W numerze:

- 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa"
- Samolot MiG-15 UTI
- Wspomnienia frontowe
- Nowości nauki i techniki

Foto: Janusz Szymański

SKRZYDLATA POLSKA

NR 34 (633) • 25. VIII. 1963 r. • ROK XIX/XXXIII • CENA 2 zł

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1963

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1963

ROKROCZNIE, 23 sierpnia, w rocznicę wyjścia do boju na przyczółku warecko - magnuszewskim w 1944 r. 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", obchodzimy tradycyjne już w Polsce — Święto Lotnictwa. Dzień ten rozpoczyna zarazem obchody w kraju Dni Lotnictwa, które tradycyjnym zwyczajem trwają do 12 października — Dnia Wojska Polskiego. Tegoroczne Święto i Dni Lotnictwa mają szczególny charakter. Są one bowiem częścią składową obchodów XX-lecia Ludowego Wojska Polskiego i zapoczątkowują również uroczystości związane z Dwudziestoleciem Polski Ludowej, a tym samym XX-leciem Ludowego Lotnictwa Polskiego. Dzień tegorocznego Święta Lotnictwa zbiega się też z XX-leciem 1 Pułku „Warszawa" — kadrowej jednostki naszych Wojsk Lotniczych, która 20 lat temu stanowiła zalążek Lotnictwa Polski Ludowej.

Dzień 23 sierpnia, obchodzony rokrocznie jako Święto Lotnictwa Polskiego, ma w historii naszego lotnictwa szczególną wymowę. Właśnie w tym dniu — 1944 r., po raz pierwszy od klęski wrześniowej, lotnik polski wystartował z lotniska na ojczystej ziemi do walki z hitlerowskim agresorem, aby nieść wolność dla narodu ciemiężonego przez faszystowskiego najeźdźcę i oczyścić polskie niebo z samolotów ze znienawidzonymi czarnymi krzyżami. Dzień ten stał się wielkim wydarzeniem w historii lotnictwa polskiego również dlatego, że — począwszy od 23 sierpnia 1944 r. — żołnierz polski, wyzwalający w ciężkiej walce z wrogiem swą ojczyznę, był wspierany w działaniach bojowych z powietrza przez własne polskie lotnictwo, które mu towarzyszyło aż do zdobycia Berlina. Znaczenie historyczne tego faktu polega i na tym, że właśnie w tym dniu, w pierwszym boju z hitlerowskim agresorem, zapoczątkowane zostało współdziałanie bojowe polskich i radzieckich lotników, które scementowało sojusz i braterstwo broni lotnictwa polskiego z potężnym lotnictwem radzieckim. Ta właśnie wspólnie przelana krew polskich i radzieckich lotników, w walce o wyzwolenie naszej Ojczyzny, na najważniejszym i decydującym froncie drugiej wojny światowej, stanowi najpiękniejszą kartę w dziejach lotnictwa polskiego.

Dziś, z perspektywy 20 lat, odwołując się do przeszłości, w której nasze lotnictwo zapisało tak chlubną kartę w walce z hitlerowskim najeźdźcą i porównując ją z teraźniejszością, bardziej niż kiedykolwiek możemy sobie uświadomić i porównać burzliwą drogę, jaką przeszło lotnictwo polskie w okresie powojennym. W ślad za rozwojem technicznym, organizacyjnym, metodycznym i taktycznym lotnictwa na świecie, Siły Powietrzne Polski Ludowej rozwijały się nieustannie, sposobiąc się do obrony ojczystych granic. Nasze Wojska Lotnicze i Wojska Obrony Powietrznej Kraju dysponują dziś nowoczesnym sprzętem, posiadają doskonale wyszkoloną kadrę dowódczą i odważnych, umiłowanych w zawodzie świetnych pilotów, ofiarnych techników i mechaników. Lotnictwo Ludowego Wojska Polskiego stanowi obecnie bojową siłę obronną, jakiej Polska nigdy w swych dziejach nie posiadała. Nieustannie doskonaląc swe mistrzostwo, lotnicy wojskowi służą wiernie narodowi, z którego się wywodzą; pomagają społeczeństwu w budownictwie socjalizmu, wykorzystują również swój nowoczesny sprzęt do walki z żywiołami, które nawiedzają ludność, niosą pomoc w nagłych wypadkach i katastrofach, budują szkoły, pomagają ludności rolniczej; są wszędzie tam, gdzie potrzebna jest nowoczesna technika dla ratowania życia i mienia człowieka.

Lotnictwo wojskowe, już od pierwszych lat swego powstania, poważnie pomogło i pomaga nadal w rozwoju lotnictwa cywilnego. Udzieliło pierwszej pomocy w sprzęcie i szkoleniu kadr lotnictwu komunikacyjnemu i sportowemu. Otaczało szczególną opieką stale rozwój sportu lotniczego, swe naturalne zaplecze, skąd rekrutują się rokrocznie kandydaci do lotnictwa zawodowego. Polski sport lotniczy doszedł dziś do poziomu międzynarodowego, a nasze szybownictwo reprezentuje najwyższą klasę światową, rozsławiając imię Polski na wszystkich kontynentach. Dzięki władzy ludowej młodzież polska ma wszystkie możliwości zaprawienia się w trudnej ale jakże zaszczytnej sztuce zdobywania przestworzy. Coraz bardziej rozwija się również usługi lotnictwa polskiego w pracach gospodarczych, w rolnictwie i leśnictwie, a zakres mechanizacji z powietrza w pracach rolnych i leśnych obejmuje z każdym rokiem coraz większe obszary hektarów pól i lasów. Doskonale spisuje się nasze lotnictwo sanitarne, jedno z najlepiej zorganizowanych w Europie, oddając nieocenione usługi w służbie zdrowia i ratowania życia ludzi w Polsce. Co roku jest także coraz tłoczniej na polskich szlakach komunikacji powietrznej, a maszyny LOT-u nie mogą pomieścić wszystkich chętnych, pragnących odbyć podróż samolotem. Ma swój bogaty dorobek również przemysł lotniczy, produkujący samoloty i szybowce, które z coraz większym powodzeniem zdobywają zagraniczne rynki. Jest wiele rodzajów i służb w lotnictwie, które ofiarną pracą tworzą w sumie to, co na co dzień obejmujemy pojęciem Lotnictwa Polski Ludowej, tego lotnictwa, którego zalążek stanowił 20 lat temu 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", a które dziś jest ważną i nowoczesną dziedziną gospodarki narodowej, służącej budownictwu socjalizmu w naszym kraju.

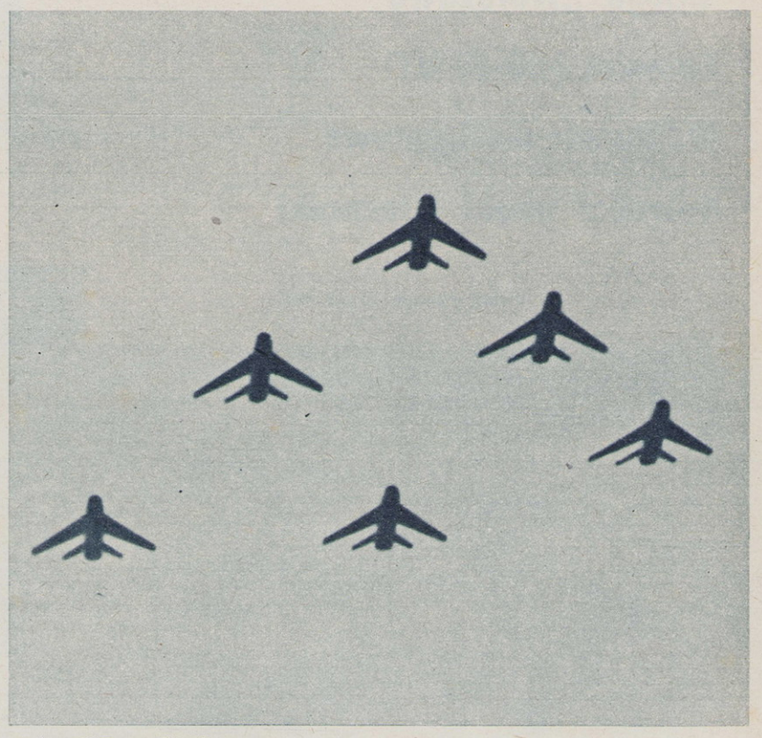


Foto: CAF — Grzęda

Dzień Lotnictwa jest świętem nie tylko samych lotników, jest również świętem całego narodu polskiego, który kocha swych lotników i jest dumny z ich osiągnięć. W tym dniu społeczeństwo polskie zwraca się szczególnie ku polskim zdobywcom przestworzy i gorąco ich pozdrawia, życząc coraz większych sukcesów pod polskim niebem w służbie Ludowej Ojczyzny.

A lotnicy, wojskowi i cywilni, spotykając się w dniu tym i podczas trwania Dni Lotnictwa ze społeczeństwem częściej niż kiedykolwiek, opowiadają o tym, jak realizują wskazania Partii i władzy ludowej w dziedzinie lotnictwa, jak w codziennym trudzie szkoleniowym pracują nad rozwojem polskich skrzydeł dla chwały swej umiłowanej ojczyzny, pokoju i socjalizmu.

Cieszymy się z nimi i życzmy im dalszych sukcesów pod polskim niebem. Wszak to nasze wspólne święto, które obchodzimy już po raz osiemnasty w Polsce Ludowej.

JERZY R. KONIECZNY

W DNIU ŚWIĘTA LOTNICTWA POLSKIEGO POZDRAWIAMY WSZYSTKICH LOTNIKÓW CYWILNYCH I WOJSKOWYCH, PRACOWNIKÓW PRZEMYSŁU LOTNICZEGO, DZIAŁACZY I SYMPATYKÓW LOTNICTWA ORAZ CZYTELNIKÓW PRASY LOTNICZEJ I ŻYCZYMY IM DALSZYCH SUKCESÓW W PRACY ZAWODOWEJ ORAZ WSZELKIEJ POMYŚLNOŚCI W ŻYCIU OSOBISTYM.

REDAKCJA

1 PUŁKOWI LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO „WARSZAWA"

Kadrowej jednostce Lotnictwa Ludowego Wojska Polskiego, który w tych dniach obchodzi XX-lecie swego istnienia, poświęcamy w większości niniejszy numer czasopisma.

Tą drogą składamy też Jubilatowi z tej okazji, jego dowództwu, personelowi latającemu i naziemnemu, kadrze, żołnierzom służby zasadniczej i weteranom Pułku, nasze najserdeczniejsze życzenia dalszego wspaniałego rozwoju w służbie lotnictwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

REDAKCJA TYGODNIKA „SKRZYDLATA POLSKA"

Z KRAJU

I BESKIDZKI ZLOT NOCNY

Zarząd Aeroklubu Bielsko - Bialskiego zawiadamia, że organizowane zawody lotnicze pod nazwą I Beskidzki Zlot Nocny odbędą się w czasie od 16 do 19 września 1963 r. w Bielsku-Białej.

Do Zlotu dopuszcza się pilotów I kl. na samolotach Jak—18. Towarzysz pilota nie musi być mechanikiem, Aeroklub Bielsko-Bialski zapewnia startową obsługę we własnym zakresie.

Planowane konkurencje: „A" — nocny zlot na punktualność (otwarcie zlotu godz. 1.30 46(27), „B" — loty nawigacyjne w dzień po trasie łamanej (rejon Beskidów); „C" — quiz lotniczy (tematy: historia polskiego lotnictwa cywilnego i wojskowego, przepisy lotnicze, wiadomości o ziemi bielskiej), rozegrany z udziałem publiczności.

Ze względu na ograniczoną ilość miejsc oraz na materiały jakie naszemy przesłać w związku z quizem, Zarząd ABB prosi o zgłoszenie załóg aeroklubów w terminie do dnia 31 sierpnia 1963 r. Po otrzymaniu zgłoszenia wyślemy regulamin zlotu wraz z materiałem quizowym. Zgłoszenia opłacają załogi w wysokości 300 zł na konto Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w NBP I O/M 403—9—488. Dowód wpłaty prosimy dołączyć do zgłoszenia.

Aeroklub Bielsko-Bialski zapewnia załogom zakwaterowanie i wyżywienie na okres trwania zlotu. Przewiduje się nagrody oraz pamiątkowe plakietki. Materiały pędne zabezpieczy Aeroklub BB, obciążając pobraną ilością aeroklubu, z których załogi będą brały udział.

Za Zarząd ABB
ADAM FLIS

Szybownictwo

● **Szybowniczka** aeroklubu Plzen-Letkov, Ludmila Svobodova, wykonała rekordowy przelot docelowo-powrotny 328 km na szybowcu VT-16 „Orlik". Poprzedni rekord Czechosłowacji wynosił 309 km i należał do M. Sochorowej.

★

● **Anna Samosadowa**, znana rekordzistka radziecka, ustanowiła nowy rekord przewyższenia ZSRR na szybowcu dwumiejscowym. Lecąc na „Blaniku" uzyskała ona wysokość przewyższenia 2 780 m. Był to siedemnasty z kolei rekord Samosadowej.

★

Mistrz Sportu Arkadij Kowszirko z Bobrujska (ZSRR), wykonał przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km na szybowcu „Blanik" z pasażerem, uzyskując średnią prędkość 98,54 km/h. Jest to nowy rekord międzynarodowy. Poprzedni rekord należał do radzieckiego szybownika Wiktora Ilczenki.

★

Rekordowy wynik: 85 km/h na trójkącie 100 km uzyskała szybowniczka z Jokszar-Oły — Tamara Nosonowa, lecąc na szybowcu „Blanik" z pasażerką. Wyczynem tym Nosonowa pobiła swój własny rekord ZSRR, ustanowiony w r. ub.

★

Rekord ZSRR pobiła szybowniczka z Kijowa Zinaida Sołowiej, wykonując przelot docelowy 320 km na szybowcu jednomiejscowym A-15. Poprzedni rekord ZSRR należał do Reginy Garmute i wynosił 284 km.

Sport spadochronowy

● **Rekord międzynarodowy** w dziennym soku grupowym na celność lądowania z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronów pobiła grupa skoczków czechosłowackich w składzie: Vejvara, Brom, Urban, Zarybnicka. Wynik: 3 m 84 cm odległości od środka koła.

★

● **Spadochroniarze** z Mlada Boleslavi (CSRS) ustanowili nowy rekord międzynarodowy w skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 1 000 m, z opóźnionym otwarciem spadochronów. Grupa w składzie: Virava, Eisenhamer. Hulka i Nemecek osiągnęła odległość 3 m 28 cm od środka koła.

★

● **Dwutysięczny** skok ze spadochronem wykonał niedawno mistrz sportu ZSRR — Nikołaj Żukow. Żukow zaczął skakać w 1942 r. i ma na swym koncie około 10 rekordów ZSRR i międzynarodowych. Brał udział pięciokrotnie w rekordowych skokach grupowych ze stratosfery.

CORAZ MNIEJ OFIAR KATASTROF LOTNICZYCH

Komisja ONZ dla spraw międzynarodowej komunikacji lotniczej podała do wiadomości, że w 1962 r zarejestrowano 28 katastrof samolotów pasażerskich, w których zginęło 765 pasażerów.

Liczba ta jest mniejsza aniżeli w latach 1961 i 1960. W 1961 r zginęło 804 pasażerów, a w 1960 r — 847.

REKORDZIŚCI ŚWIATA

Na Śmigłowcu W-2 z dwoma silnikami turbinowymi pilot doświadczalny Borys Anopow i inżynier Ludmiła Babadżanowa ustanowili nowy rekord międzynarodowy w locie po trasie zamkniętej o długości 100 km, uzyskując średnią prędkość 264 km/h. Poprzedni rekord — 228,877 km/h (USA).

WIECZNY SYMBOL DLA NIEMIECKIEGO LOTNICTWA

W zamieszczonym w „Kölnische Rundschau" artykule o kobietach-pionierkach lotnictwa wymieniona została również Hanna Reitsch. Autor artykułu pisze, że ta jedna z najlepszych lotniczek szybowcowych i motorowych, która odwagą i śmiałością przewyższać miała nawet mężczyzn, stała się dla niemieckiego lotnictwa symbolem. Czyżby przyczynkiem do jej obecnej „sławy" były również loty, jakie podejmowała w końcu kwietnia 1945 roku do i z oblężonego Berlina, służąc do ostatka swemu uwielbianemu „führerowi"?..

ASTRONAUTYKA

KOSMOS-19

6 sierpnia br. został pomyślnie wypuszczony w ZSRR kolejny sztuczny satelita „Kosmos-19".

Na pokładzie sztucznego satelity znajduje się aparatura naukowa przeznaczona do badania przestrzeni kosmicznej.

Początkowy okres obiegu satelity wokół Ziemi wynosi 92,2 minuty, największa odległość orbity od powierzchni Ziemi (apogeum) — 519 km, najmniejsza (perigeum) — 270 km, kąt nachylenia orbity do płaszczyzny równika — 49 stopni.

Oprócz aparatury naukowej na pokładzie satelity „Kosmos-19" znajduje się radiostacja nadawcza (90, 022 MHz), urządzenia radiowe do ścisłych pomiarów elementów orbity oraz system radiotelemetryczny.

MARINER-II

1 sierpnia br. amerykańska sonda wenusjańska „Mariner-II" dokonała pierwszego okrążenia Słońca, którego jest satelitą. W czasie pierwszego okrążenia punkt przysłoneczny (perihelium) orbity znajdował się w odległości 100 tysięcy kilometrów od Słońca, a punkt odsłoneczny (aphelium) — 181 milionów kilometrów. Sonda „Mariner-II" wyrzucona 27 sierpnia 1962 r. z przylądka Canaveral pokonała trasę 864 milionów kilometrów i znajdowała się 1 sierpnia br. w odległości 752 000 tysięcy kilometrów od Ziemi lecąc z prędkością 86750 km/h w odniesieniu do Słońca.

SYNCOM-II

26 lipca br. został wyrzucony z przylądka Canaveral nowy sztuczny satelita USA — „Syncom-II", mający służyć celom telekomunikacji. „Syncom-II" o masie 39 kG wszedł na orbitę bliską zaplanowanej. Jest to satelita o obiegu zsynchronizowanym z okresem obrotu Ziemi.

31 lipca br. „Syncom-II" pośredniczył w pierwszej ponadziemskiej transmisji radiotelefonicznej i dalekopisowej między USA i Afryką. Sygnały wysłane ze statku zakotwiczonego w Lagos (Nigeria) zostały przekazane za pośrednictwem sztucznego satelity do stacji Lekehurst w stanie New Jersey (USA).

„Syncom-II" wciąż jeszcze odbywa na rozkaz radiowy z Ziemi skomplikowane manewry na orbicie, aby ulokować się w najkorzystniejszym miejscu nad Atlantykiem. Manewry te miały się zakończyć w połowie sierpnia br.

★

Spadochroniarka z Ufy (ZSRR) Lubow Nikulrzyna w skoku na celność lądowania z wysokości 1 000 m uzyskała wynik 1 m 35 cm od środka koła. Jest to nowy rekord międzynarodowy. Poprzedni rekord należał do NRD i wynosił 1 m 80 cm. (z)

Astronautyka

● **Robert Rushworth** osiągnął na samolocie rakietowym X-15 wysokość 87 717 m. Tym samym uzyskał prawo noszenia odznaki amerykańskiego kosmonauty, która jest przyznawana pilotowi za osiągnięcie wysokości 80 467 m. Jak wiadomo, FAI uznaje za lot kosmiczny osiągniętą wysokość co najmniej 100 000 m.

★

● **Pierwszy etap** amerykańskich lotów kosmicznych został zakończony. Jak oświadczył kierownik NASA, James Webb, nie będzie już więcej w USA startów statków kosmicznych z jednym astronautą na pokładzie. Obecnie zaczyna się w USA etap lotów statków kosmicznych z dwoma ludźmi na pokładzie, w ramach tzw. programu Gemini. Jak bowiem obliczyli fachowcy, dalsze starty pojedynczych astronautów nie opłacają się ze względu na bardzo wysokie koszty (8—10 milionów dolarów za jeden start). Astronauci amerykańscy z Cape Canaveral są jednak przeciwni tym opiniom.

Transport i komunikacja

● **Samolot** „Comet-4c" linii United Arab Airlines rozbił się o powierzchnię morza w pobliżu Bombaju. 62 osoby znajdujące się na pokładzie samolotu poniosły śmierć.

★

● **Na lotnisku** w Jicinie (CSRS) oddano do użytku nową drogę startową długości 1 200 m. Budowa trwała niecałych 10 miesięcy.

Militaria

● **W czasie** lotu ćwiczebnego w rejonie jednej z baz Anglii rozerwał się w powietrzu śmigłowiec wojskowy. Trzyosobowa załoga poniosła śmierć.

★

● **80 pilotów** NRF szkoli się rocznie w USA (Arizona) na samolotach F-104G „Starfighter". Oznajmił to w Bonn rzecznik ministerstwa obrony NRF.

Różne

● **Na lotnisku** w Santa Barbara (Wenezuela) partyzanci dokonali dwóch nowych aktów sabotażu. Bomba zegarowa rozerwała samolot amerykańskiego koncernu naftowego „Sincair Oil Co".

★

● **W operacjach** przeciwko mafii sycylijskiej — podziemnej organizacji terrorystycznej, prowadzonych przez policję włoską, brały udział oprócz oddziałów wojska — śmigłowce.

II LOT OKRĘŻNY AEROKLUBU NRD

W dniach 8—9 maja br. odbył się w NRD II Lot Okrężny Aeroklubu Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Trasa lotu wynosiła 1 350 km. Zawodnicy wylatali ogółem w 1 272 startach 430 godzin i pokonali 68 900 km. Udział w zawodach wzięło 15 zespołów (11 aeroklubów GST i 4 zespoły wojskowe) i 8 załóg indywidualnych. Ilość samolotów — ogółem 53, typów: Z-126, Z-226, Z-326, Jak-18, Jak-18A, Jak-18U, L-60 i Po-2.

Zawodnicy mieli do wypełnienia 26 punktowanych zadań m. in. lądowanie na punkt z pracującym oraz niepracującym silnikiem, loty na punktualność, znajdowanie w terenie ukrytych znaków, lot „kosiakiem", zmiana kursu, lot po łuku i inne zadania nawigacyjne.

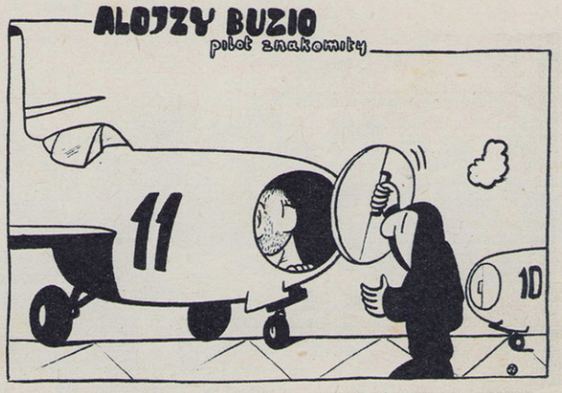
Na trasie lotu było 12 międzylądowań. Organizowała lot — szkoła lotnicza w Schönhagen (kierownik Fritz Fliegauf).

W klasyfikacji zespołowej zwyciężyła kombinowana drużyna aeroklubów Magdeburg i Halle. Drugie miejsce zajęła drużyna lotnictwa wojskowego.

Zwycięstwo w klasyfikacji załogowej odniosła załoga Hilbert—Hubler z aeroklubu Magdeburg (Halle).

USTAWA RAKIETOWA

Frakcje parlamentarne Bundestagu zachodnioniemieckiego opowiedziały się za uchwaleniem specjalnej ustawy ograniczającej pracę niemieckich specjalistów zbrojeniowych poza granicami NRF. Chodzi tu przede wszystkim o specjalistów z zakresu rakiet. W odpowiednim wniosku międzyfrakcyjnym wystosowanym do rządu bońskiego wniesiono o przedłożenie Bundestagowi noweli do artykułu 26 ust. 2 konstytucji NRF, który mówi o produkcji broni. Poprzez uzupełnienie odnośnego przepisu rząd ma otrzymać prawo do wydawania specjalistom zachodnioniemieckim zakazu współpracy w produkcji nowoczesnych broni za granicą. Wystąpienie z taką inicjatywą wiąże się z interwencjami, jakie wywołała działalność zachodnioniemieckich specjalistów na Bliskim Wschodzie. Niemniej jej wydanie zbiega się z zapotrzebowaniem na tak wysoko wyspecjalizowane kadry w przemyśle zbrojeniowym NRF i w instytutach „naukowo-badawczych" zmierzających do szybkiego dorównania postępom uzyskanym przez instytuty i przemysł zbrojeniowy USA.



I w doli lotniczego reportera bywają miłe dni. Kilka takich właśnie przeżyłem ostatnio na szybowisku w Lisich Kątach. Korzystne wrażenia nie były wynikiem przygód w powietrzu. Latanie wyczynowe nie wchodzi jeszcze, a szkoda co prawda, w zakres dziennikarskich obowiązków. Historia i aktualna działalność lisiokąckiej szkoły. Praca i ambicje jej personelu. Postępy i jakość szkolenia młodzieży elpewowskiej. Wyczyny pilotów treningowych. To wszystko, krótko mówiąc, powody mej satysfakcji. I dlatego niech mi wybaczą zawodowi malkontenci widzący nasze lotnictwo sportowe w ciemnych kolorach, że tym razem psioczyć nie będę. Jestem pełen nastrojów optymistycznych i muszę dać temu wyraz.

W hallu lisiokąckiej szkoły wisi duża szklana mapa obrazująca ważniejsze przeloty. Kończą się one nie tylko w najbardziej odległych zakątkach kraju. Rekordowe trasy prowadziły też do Związku Radzieckiego, Czechosłowacji. Mapa ta to tylko drobny obrazek ilustrujący kilkuletnią historię ośrodka. Historię, która rozpoczęła się jeszcze w 1945 roku. Początkowo szkoła jest pod zarządem Departamentu Lotnictwa Cywilnego a następnie PO „Służba Polsce". Lata pięćdziesiąte to okres sławy szkoleniowej i sportowej. Uczą się tu latać cudzoziemcy. Odbywają się kursy instruktorskie. A obok tego wyczynów co niemiara. Srebrne, złote, diamenty i rekordy. Jedna liczba. W roku 1959 wylatano ponad 4 000 godzin. Ostatnie lata zaabsorbowały Lisie Kąty prawie całkowicie szkoleniem pilotów w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Na szybowcach i samolotach zdobywała tu młodzież podstawy do pracy zawodowej w lotnictwie. Liczne komisje, które oceniały stopień przygotowania uczestników LPW dawały najwyższe oceny. Komu to należy zawdzięczać?

— Panie instruktorze, melduję się przed lotem — mówi zgodnie z urzędową formułką uczestnik LPW. W drugiej kabinie „Bociana" instr. Bernard Kopicki.

DOBRZE *i* LEPIEJ

JERZY POMIANOWSKI

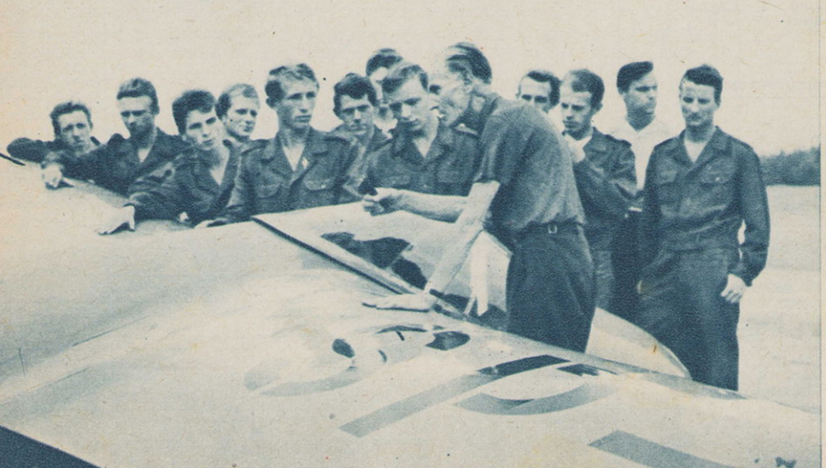
Od 1948 roku po dziś dzień kierownikiem szkoły jest Józef Sitarski. Niewielu w Polsce można znaleźć kierowników ośrodków lotniczych o tak długim stażu pracy w jednym miejscu. Może właśnie dlatego widać w działalności Lisich Kątów jakąś konsekwencję i stały rozwój. Od sześciu lat szefem wyszkolenia jest Walenty Hardt, który rozpoczął pracę jako instruktor w roku 1951. W latach pięćdziesiątych szkoleniem kierował Józef Dankowski.

Pozwólcie na małą dygresję. Gdzieś chyba w roku 1952 przyjechałem do Lisich po raz pierwszy. Wychowany na abecakach i esgiegach niechętnie myślałem o locie kontrolnym na "Żurawiu" z gderającym zapewne instruktorem. Jakież było moje zdziwienie — tkwi mi to w pamięci przez tyle lat — kiedy w czasie kilkugodzinnego lotu instruktor (był nim Walenty Hardt) siedzący w drugiej kabinie nie odezwał się ani słowem. Lot ten wspominałem wielokrotnie w czasach mej pracy szkoleniowej jako przykład pozostawienia uczniowi pełnej samodzielności w lotach na dwusterze.

Starą gwardię instruktorów reprezentuje również miejscowy wychowanek Bernard Kopicki (pracuje tu od 1946 roku) oraz Jerzy Martyniec (od 1951 r.). O aspiracjach tych ludzi świadczyć może następujący fakt. 36-letni Bernard Kopicki mimo obciążenia pracą na lotnisku i obowiązkami rodzinnymi (wzorowy ojciec dwóch córek) wiosną br. zdał egzamin maturalny.

Nienasyceni lataniem, żądni wyników (a może sławy?) są młodzi instruktorzy pracujący od kilku lat: Jerzy Kondraciuk, Adam Białecki i Leszek Juszczyk. Ściągnęli

Zajęcia z eksploatacji sprzętu prowadzi szef techniczny Augustyn Gwizdała. Foto: J. Pomianowski (5)



22 LIPCA z okazji Święta Odrodzenia Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach zameldowała o wykonaniu planu rocznego średnio w 105%. W poszczególnych rodzajach działalności wykonanie planu wynosi: akrobacja podstawowa — 100%, loty bez widoczności ziemi — 193%, akrobacja pełna — 26,6%, loty czasowe D1 — 95%, loty wysokościowe D2 — 125%, przeloty D3 — 105%, przeloty E1 — 120%, przeloty diamentowe F1 — 100%, przeloty 500 km — 66,6%, wylatane godziny — 100%, przeloty po trasach zamkniętych — 120%, II klasa pilota szyb. — 115%.

do Lisich Kątów z różnych stron Polski, zadomowili się i choć może nie zawsze ich ambicje mogą być w pełni zrealizowane — zadowoleni są z wyboru miejsca pracy.

Personel techniczny też nie od macochy. Szef techniczny Augustyn Gwizdała działa tu od roku 1946. Jeszcze przed nim podjął w Lisich pracę technik Mikołaj Dobrzański. Po około dziesięć lat pracy mają i pozostali mechanicy: Jan Krzyżowski, Zbigniew Gajda, Stanisław Pawłowski, Mieczysław Żandarek i Zenon Płaziński. Przykład tego co robią? Proszę. W zimie 1959—60 wyremontowano w prymitywnych warunkach aż dziesięć szybowców.

Kiedy mowa o pracownikach, parę słów o administracji. Z tym działem mają aerokluby zwykle najwięcej kłopotów. Tu i pod tym względem jest stosunkowo dobrze. Porządki owszem owszem, a już na więcej niż na zadowalającym poziomie — ilościowo i jakościowo — wyżywienie.

◇

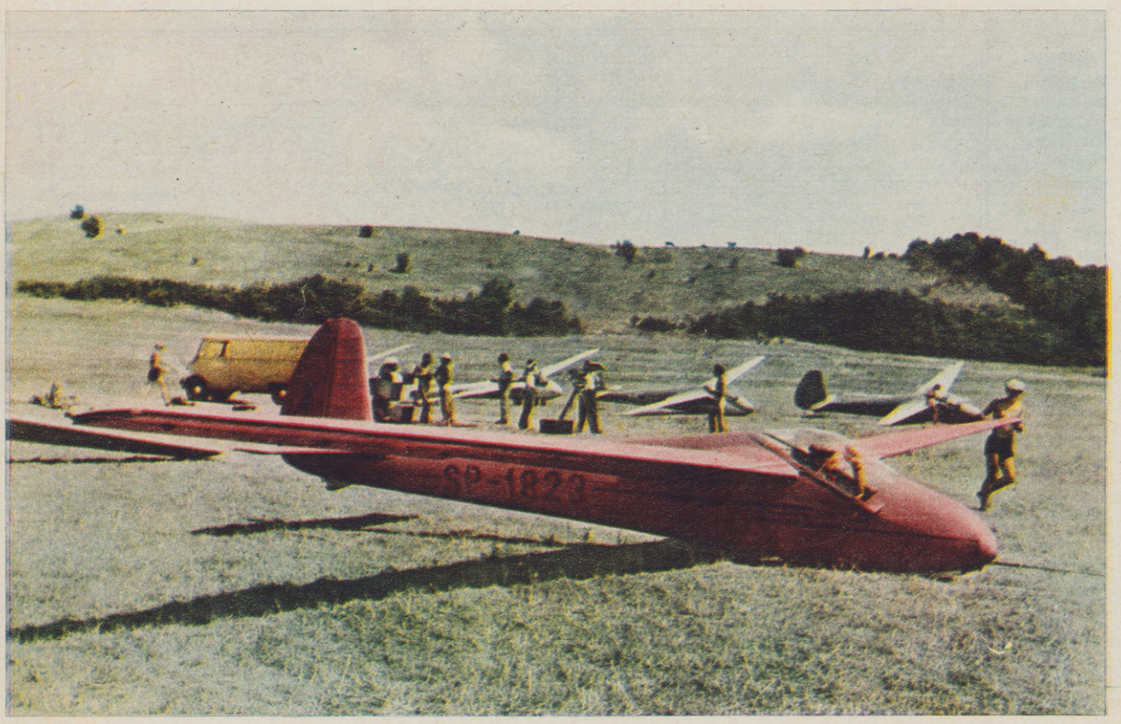
Tegoroczny sezon rozpoczął się już w miesiącu marcu kursem przygotowawczym dla mechaników i sesją Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej. W kwietniu szkoli się grupa podchorążych z radomskiej OSL. W maju inna grupa podchorążych i pierwsi treningowcy. Kurs metodyczny dla instruktorów szybowcowych zaangażownych dla LWP odbył się w miesiącu czerwcu niezależnie, oczywiście, od lotów wyczynowych.

Obecnie — to jest w końcu lipca — Lisie okupuje grupa uczestników Lotniczego Przysposobienia Wojskowego oraz piloci wyczynowi. To właśnie ich wyniki nastawiły mnie tak optymistycznie. Bo popatrzcie. 19-letni Władysław Kazimierczak z Gdańska wykonał przelot ponad 500 km. Diamenty za przelot docelowy 300 km uzyskali między innymi: 22-letni Zbigniew Jancewicz, 19-letni Feliks Zdrodowski, 20-letni Gustaw Zarzecki, 18-letni Wojciech Głowacki. Ci i inni młodzi szybownicy przyszli do szkoły mając wylatane gdzieś w granicach 20—40 godzin. W czasie dwutygodniowego pobytu prawie podwoili swoje konto. Tadeusz Kamiński z Olsztyna rozpoczął latanie w Lisich mając w książce lotów zapisane 24 godziny lotu. W połowie lipca miał już dwa razy tyle. Jeszcze lepiej wystartował Jan Klepacki z Białegostoku, który z 14 w krótkim czasie powiększył liczbę wylatanych godzin do 30. Szereg dobrych wyników także po trasach zamkniętych uzyskali przodownicy kursu Kazimierz Gasiński z Włocławka i Krzysztof Andrzejczak (Warszawa).

Uzyskane rezultaty przez młodych pilotów z LPW wystawiają obiektywną cenzurkę. Akrobacja podstawowa, loty bez widoczności ziemi, pierwsze wyczyny — to jeden z najtrudniejszych i najbardziej eksponowanych etapów szkolenia szybowcowego. Szybkie postępy uczniów wymagają nie tylko specjalnego wkładu pracy instruktora, ale też najwyższych jego kwalifikacji. Dlatego godną podkreślenia jest umiejętność pogodzenia dużego tempa szkolenia z bezpieczeństwem latania. A trzeba przyznać, odpukując w niemalowane drzewo, że praktycznie lata się w Lisich beawaryjnie.

Jeden przymiotnik bardzo mi pasuje do określenia sposobu szkolenia tu pilotów, a mianowicie SOLIDNIE. Każde wpisane uprawnienie ma rzeczywiste pokrycie w umiejętnościach praktycznych i wiedzy teoretycznej. Dawni uczniowie lisiokąckiej szkoły pracują już zawodowo w lotnictwie. Wielu uczestników tegorocznego kursu LWP ma też zamiary w tym kierunku. Może właśnie dlatego ta solidność szkolenia ma dla mnie tak ogromne znaczenie. Jak potem na szybkim odrzutowcu muszą być przydatne prawidłowe odruchy i nawyki.

Uwagi organizacyjne, zadanie dnia i... rozejść się.

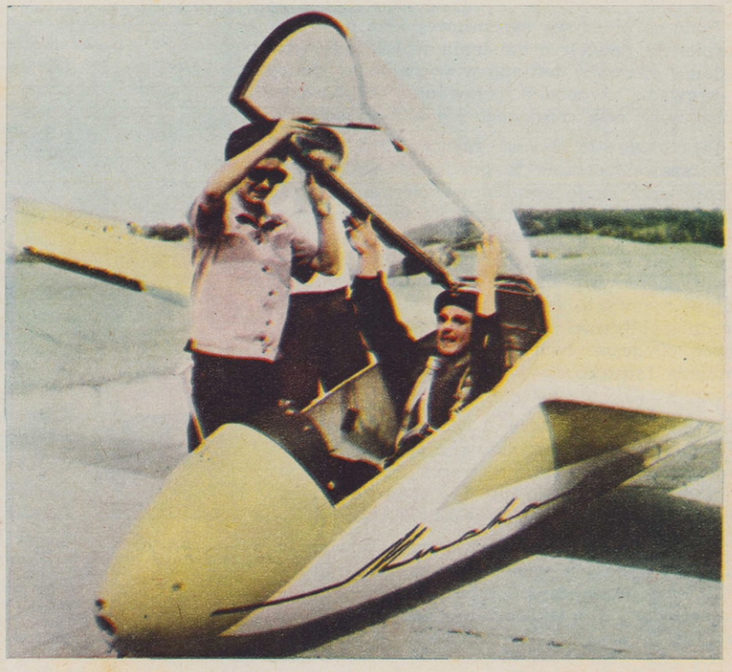


Podniesioną ręką pilot melduje gotowość do startu.

Niewiele starsi od uczniów LWP są piloci wyczynowi. Gdzie indziej mogliby raczej pomagać w lotach sławniejszym lotnikom. Tu czują się panami przestworzy całą gębą. Może właśnie dlatego ponarzekają czasem, że trasy przelatanych przelotów za krótkie czy sprzęt za mało doskonały na ich możliwości.

Zresztą z tym sprzętem to pewno mają rację. Doliczyłem się 11 (słownie jedenastu) typów szybowców, ale wśród nich tylko jedna „Foka". Chyba to trochę nieproporcjonalnie do innych ośrodków i osiąganych wyników. Można pięknie latać i na „Żurawiach" (wylatały w br. ponad 200 godzin), ale na litość boską dla młodzieży elpewowskiej potrzebne są przede wszystkim „Muchy" a wyczynowcom „Foki". I to chyba jedyne skargi — właśnie o więcej sprzętu i możliwie w tych typach — jakie można usłyszeć w Lisich Kątach. Dobrzy ludzie z Zarządu Głównego APRL weźcie to pod uwagę przy najbliższym opracowywaniu rozdzielników na szybowce — wdzięczność zapewniam.

W kabinie „Muchy Standard" Kazimierz Gasiński z Włocławka. To jeden z najlepszych pilotów na tegorocznym szkoleniu LPW.



1943 1963

1 PUŁK LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO „WARSZAWA"

1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" to jedna z naszych, najbardziej zasłużonych jednostek lotniczych. Stanowi ona zalążek Ludowego Lotnictwa Polskiego. 1 Pułk powstał 20 sierpnia 1943 roku. Lotnicy pułku przechodzili szkolenie na samolotach Ut-2, a działania bojowe prowadzili na samolotach Jak-1, Jak-3 i Jak-9.

Dowódcami pułku w czasie wojny byli: mjr pil. Tadeusz Wicherkiewicz, ppłk. pil. Jan Tałdykin i mjr pil. Wasyl Gaszyn. Szkolenie pułku zostało zakończone 28 maja 1944 roku.

W okresie do 10 sierpnia pułk przybywa na lotnisko Gostomel, a następnie wykonuje przelot na lotnisko frontowe Zadybie Stare, skąd w dniu 23 sierpnia 1944 r. wykonuje 1-szą akcję bojową, będącą chrztem w walce Ludowego Lotnictwa.

W pierwszych akcjach lotnicy „Warszawy" osłaniają samoloty szturmowe oraz prowadzą samodzielne akcje w rejonie przyczółka pod Warką, prowadząc rozpoznanie i niszcząc wykryte cele naziemne. W okresie między 15 a 24 września 1 pułk współdziała z oddziałami walczącymi na przyczółku Czerniakowskim oraz atakuje pozycje hitlerowców w rejonie Al. Jerozolimskich i Parku Ujazdowskiego. W październiku teren działania pułku przenosi się na północ od Warszawy w okolice Jabłonny, Winnic, Choszczówki i Legionowa. W listopadzie i grudniu 1 pułk wykonuje zadanie rozpoznawcze.

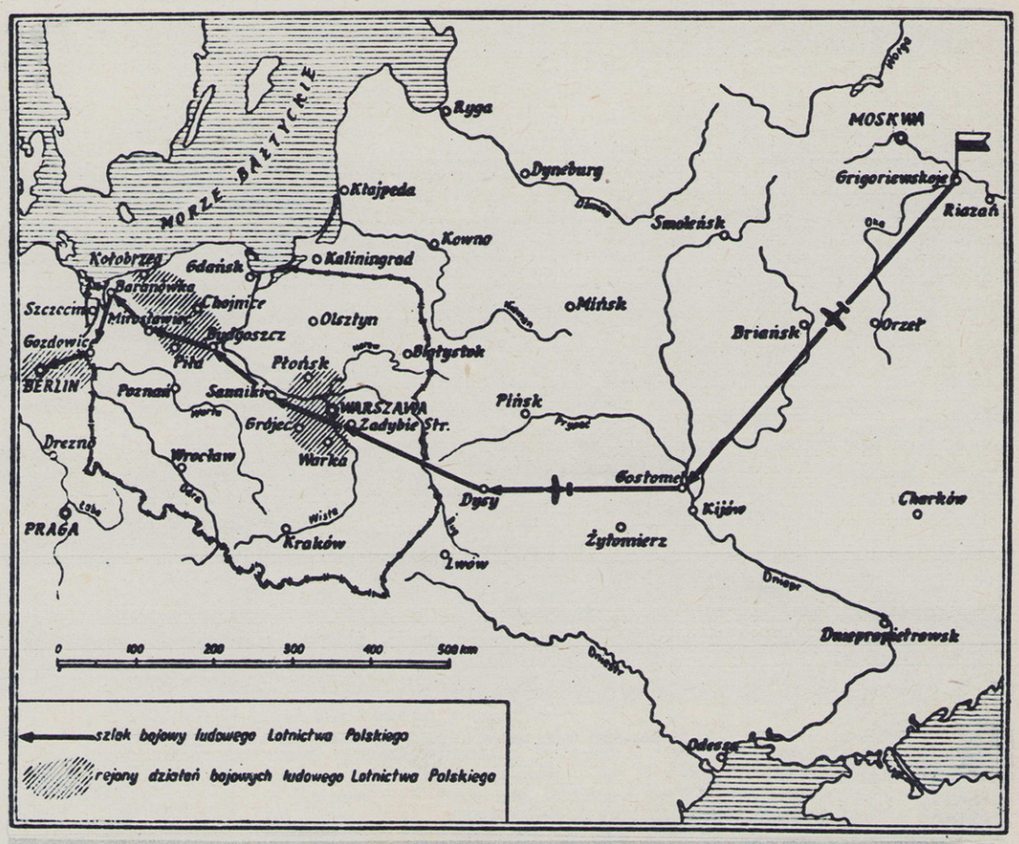
W wyniku swej pracy piloci „Warszawy" ujawnili i rozpoznali dyslokacje odwodów nieprzyjaciela na głębokości 80—120 km od linii frontu. W okresie tym wszystkie drogi w pasie frontowym były kontrolowane przeciętnie sześć razy na dobę.

Podczas ofensywy styczniowej 1945 r. 1 pułk wspiera z powietrza działania wojsk lądowych, osłania pierwszą defiladę w wyzwolonej stolicy i prowadzi swobodne polowanie na bardziej atrakcyjne cele cofającego się nieprzyjaciela.

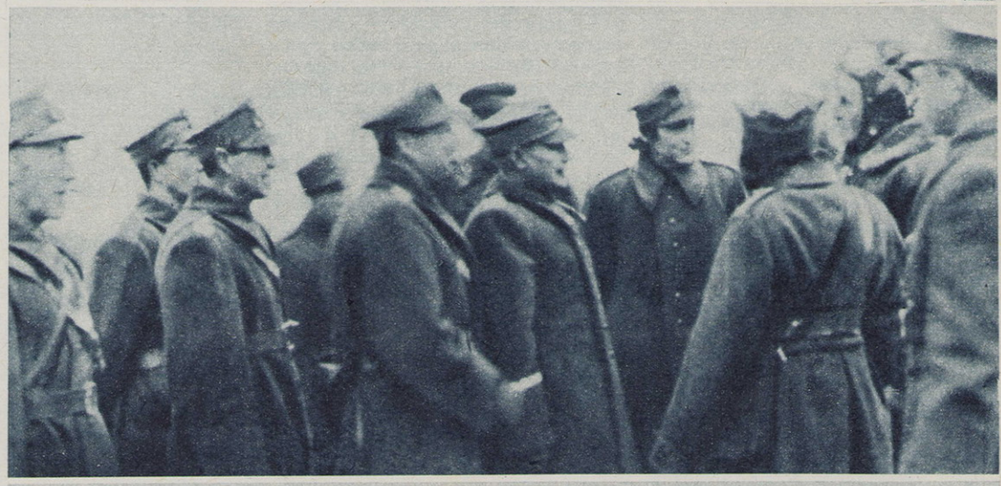
Od lutego do końca marca 1945 r. pułk „Warszawa" osłania z powietrza działania 1 Armii oraz akcje samolotów szturmowych nad Wałem Pomorskim, a następnie w rejonie Kołobrzegu. Od 16 kwietnia pułk bierze aktywny udział w operacji berlińskiej i w zaledwie dwutygodniowym okresie wykonuje ponad 400 lotów bojowych, znajdując się stale w bezpośredniej bliskości walczących oddziałów lądowych. Podczas tych walk pułk pięciokrotnie zmienia lotnisko.

Piloci „Warszawy" wykonali ogółem 1 400 lotów bojowych w czasie 1 393 godziny; zestrzelili na pewno 9 samolotów nieprzyjaciela i 6 prawdopodobnie (przy stracie 6 własnych), zniszczyli 40 samochodów, 11 parowozów, wiele dział i moździerzy oraz zatopili 2 statki.

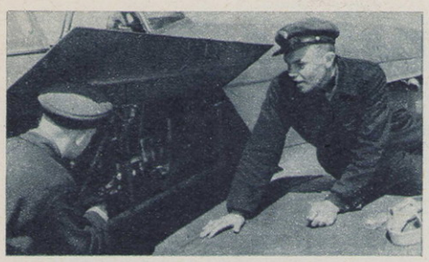
6 podziękowań od Naczelnego Dowództwa oraz 211 wysokich odznaczeń polskich i radzieckich było miarą zasług 1 pułku. Jego sztandar bojowy został udekorowany Krzyżem Virtuti Militari V klasy.



Szlak bojowy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

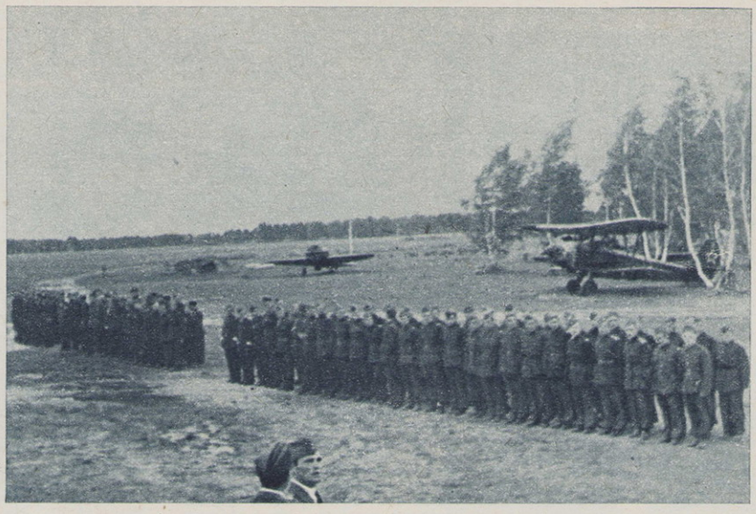


Rozwojem 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego interesował się żywo Związek Patriotów Polskich w ZSRR. Dnia 4 października 1943 r. ZPP nadał pułkowi nazwę „Warszawa". Z tej okazji, w październiku tegoż roku, młodych polskich pilotów odwiedziła przewodnicząca Związku, Wanda Wasilewska; przybyła ona do Grigoriewskoje w towarzystwie gen. Karola Świerczewskiego, który osobiście kontrolował przebieg szkolenia w 1 PLM. Na zdjęciu gen. Karol Świerczewski i Wanda Wasilewska w rozmowie z dowódcą pułku kpt. pil. Tadeuszem Wicherkiewiczem na lotnisku w Grigoriewskoje.



Mechanicy Ludowego Lotnictwa Polskiego nigdy nie zawiedli swych pilotów. Na zdjęciu mechanicy 1 PLM Juliusz Zabrodzin (z lewej) i Soroka.

Piloci pułku w czasie zajęć politycznych, na jednym z lotnisk polowych (zdjęcie powyżej). Poniżej — samolot myśliwski na którym latali piloci 1 PLM typu Jak-9.



1 PLM „Warszawa" na lotnisku w Grigoriewskoje w 1943 r. (zdjęcie powyżej) i w czasie defilady na lotnisku macierzystym, podczas obchodu Święta Lotnictwa w 1945 r. (zdjęcie poniżej). W pierwszym rzędzie, od lewej, maszerują piloci: Podgórski, Kozak i Krempa.

„Romb" samolotów odrzutowych w wykonaniu pilotów 1 PLM „Warszawa" w czasie przelotu nad historycznymi polami Grunwaldu (1960 r.).

Wszystkie zdjęcia: archiwum własne

Ppłk pil. Jan Taldykin, radziecki oficer, dowódca 1 PLM „Warszawa", wychowawca i nauczyciel polskich lotników. Zginął w walce o wolność Polski 16 marca 1945 r.

Mjr pil. Wasyl Gaszyn, radziecki instruktor, wychowawca naszych lotników, objął dowództwo pułku po śmierci ppłk Taldykina.

Kpt. pil. Oleg Matwiejew, znakomity radziecki instruktor w 1 PLM „Warszawa". Zginął w walce o wolność Polski nad Piłą, 14 lutego 1945 r.

ROZMAITOŚCI

Już 7 lipca 1943 roku dowódca 1 polskiej dywizji im. Tadeusza Kościuszki podpisał rozkaz w sprawie formowania polskiej samodzielnej eskadry myśliwskiej, która była zalążkiem I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" (utworzony 20 sierpnia 1943 roku). Kiedy 23 sierpnia 1944 roku pułk „Warszawa" wykonał pierwszy lot bojowy, do pełnej pierwszej rocznicy powstania oddziału brakowało tylko 3 dni.

★

1 stycznia 1944 roku, w Nowy Rok, 1 pułk otrzymał sztandar ufundowany przez ZPP. W Grigoriewskoje odbyła się wielka uroczystość. Dowódcą pocztu sztandarowego był ppor. Michał Jakubik (obecnie generał brygady).

★

Najmłodszym mechanikiem 1 pułku był 16-letni Henryk Szwarc.

★

Dział nauki w Grigoriewskoje niczym nie przypominał budynków, w jakich obecnie mieszczą się w Dęblinie i Radomiu wydziały wyszkolenia. Był to po prostu najzwyklejszy barak.

★

We wrześniu 1943 roku 1 eskadra „Warszawy" udała się na wycieczkę do Moskwy, gdzie kursanci zwiedzili wystawę zdobytych na hitlerowcach „trofejów" wojennych.

★

Pierwszą miejscowością polską, w której stacjonował 1 pułk było lotnisko Dysy pod Lublinem.

★

Lotnisko operacyjne w Zadybiu Starym dzieliły tylko od linii frontu 24 kilometry. Lotnisko 2 pułku nocnych bombowców „Kraków" w Woli Rawskiej dzieliły od Zadybia 22 kilometry.

★

Dowódca 1 pułku ppłk Jan Taldykin niepokoił się i troszczył o swoich pilotów jak ojciec. Kiedy w sierpniu 1944 roku kluczowi „Jaków" zagroziła znacznie liczebniejsza grupa „FW-190" i „Me-109" Taldykin natychmiast wystartował, by pośpieszyć swoim chłopcom z pomocą.

★

30 sierpnia 1944 roku ppor. Bobrowski wystąpił w roli sienkiewiczowskiego Kmicica. Wykrył on w rejonie Warki hitlerowską kolubrynę kolejową — „Grubą Bertę". Tego samego dnia szturmowce zmusiły „Bertę" do milczenia na zawsze.

★

Lotników polskich w Zadybiu Starym dwukrotnie odwiedził generał Aleksander Zawadzki.

★

Odpowiadając na apel por. Michała Jakubika stan osobowy 1 pułku zebrał na pomoc ludności wyzwolonej Pragi 20.497 zł.

★

„Kurs bojowy — Warszawa" — pod takim hasłem szkolili się piloci 1 pułku na ziemi radzieckiej.

★

Podobno chorąży Poruczniczak miał najwięcej trudności ze składaniem meldunków, kiedy został awansowany do stopnia podporucznika.

★

Piloci w Zadybiu budzili się rano, myśląc, co też na dziś przepowiedzą „wiatrosieje". Od prognozy meteorologów, których tak dowcipnie zaszyfrowano — zależały humory zarówno personelu latającego jak i technicznego.

★

Największym jednak zainteresowaniem cieszyła się na lotnisku w Zadybiu tablica lotów, na której podawano nazwiska pilotów, startujących w ciągu dnia do lotu bojowego.

(RAJ. KUL.)

Prawo przedruku zastrzeżone

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKAŃUSA 43)

EDWARD CHROMY

Urodził się 4 października 1922 roku w Pińsku w rodzinie rzemieślniczej. W maju 1943 roku przyjeżdża do Sielc, gdzie formuje się 1 Polska Dywizja Piechoty im. Tadeusza Kościuszki. 17 lipca 1943 roku komisja lotnicza zakwalifikowała go do lotnictwa. 22 lipca Chromy wraz z innymi kandydatami przyjeżdża do Grigoriewskoje. Tu przez cały czas szkolenia jest w 1 eskadrze. 1 października 1943 odbywa pierwszy samodzielny lot na samolocie „Jak-1" i zostaje awansowany do stopnia plutonowego podchorążego. Po skończeniu kursu myśliwsko-lotniczego awansowany w 1944 roku do stopnia chorążego. W 1 pułku pełni kolejno funkcje: starszego pilota, dowódcy klucza i w 1945 roku już po zakończeniu wojny dowódcy eskadry.

23 sierpnia 1944 roku chor. Chromy startuje o godzinie 8.30 w grupie ppłk. Tałdykina, ppor. Gabisa, kpt. Matwiejewa do swego pierwszego lotu bojowego. W locie tym uczestniczyły także dwa „Iły" chorążego Mironienki i dwa „Jaki" z radzieckiego 233 pułku lotnictwa myśliwskiego. Celem lotu było rozpoznanie linii obrony nieprzyjaciela w rejonie Warki.

Płk dypl. pil. E. Chromy

Z lotniska w Zadybiu Starym chor. Chromy startował 30 razy na wykonanie zadań bojowych. Latał w kluczu kpt. Matwiejewa. Klucz ten w październiku — grudniu 1944 prowadził rozpoznanie z fotografowaniem głównego pasa obrony nieprzyjaciela na odcinku Otwock—Warszawa na głębokość 6 km i na odcinku Warszawa—Modlin na głębokość 12 km. Chor. Chromy uczestniczy w osłanianiu i wsparciu wojsk działających na przyczółku Czerniakowskim. Wspólnie z kpt. Matwiejewem prowadzi rozpoznanie kolejowego i drogowego ruchu nieprzyjaciela na głębokości taktycznej w rejonie Radomia, Grójca, Skierniewic, Sochaczewa, Modlina. W okolicach Chynowa i Piaseczna niszczy dwa parowozy. Wielokrotnie ostrzeliwuje z broni pokładowej kolumny samochodowe wroga.

Po wyzwoleniu Warszawy — bierze udział w patrolowaniu nad stolicą. 19 stycznia uczestniczy w osłanianiu defilady. Tego dnia startuje dwukrotnie do półtoragodzinnych lotów na wysokości 1200—3500 metrów.

W okolicach Szczecinka wspólnie z Kalinowskim rozpoznał i zapalił z broni pokładowej niemieckie magazyny amunicji. Dalej udział w lotach zwiadowczych i zabezpieczających walki naszych wojsk w rejonie Kołobrzegu.

W kwietniu 1945 roku Chromy wracając z Kalinowskim z rozpoznania zostaje trafiony pociskiem artylerii przeciwlotniczej na wysokości 400 metrów. Wybuch oberwał połowę lewego skrzydła samolotu — 3 centymetry od zbiorników z benzyną. Maszyna lewą spiralą runęła w dół. Pilot zdołał jednak zapanować nad samolotem, doleciał do lotniska w Barnówce. W tym samym miesiącu stacza kilka ciężkich walk powietrznych. 17 kwietnia Chromego oraz Kalinowskiego lecących na rozpoznanie w strefie Berlina aż po linię frontu zachodniego — zaatakowało 12 „Messerschmittów". Kalinowski zdążył umknąć w chmury. Cała dwunastka wrogich maszyn zwaliła się na Chromego, który zręcznie manewrując między niemieckimi samolotami skrył się w chmurze kłębiastej i zmylił pogoń, biorąc kurs na Berlin. 19 kwietnia Chromy i Kalinowski zaatakowali 18 „FW-190", które z ładunkiem bomb leciały nad przeprawę nad Odrą. Niemieckie samoloty, po strąceniu jednej hitlerowskiej maszyny przez Kalinowskiego, zrzuciły ładunek bomb na własne pozycje i zawróciły.

Edward Chromy ostatni lot bojowy jako prowadzący pary wykonał z lotniska Metlow z chor. Podgórskim 30 kwietnia 1945 roku. Ogółem miał 66 lotów bojowych.

Po zakończeniu wojny zajmował różne stanowiska w lotnictwie polskim. Był posłem na Sejm PRL. W roku 1960 ukończył Akademię Sztabu Generalnego jako pułkownik dyplomowany.

Odznaczenia: Krzyż Grunwaldu III klasy, Krzyż Walecznych, Order Czerwonej Gwiazdy (radziecki), 6 medali pamiątkowych, między innymi Za Warszawę, Za Odrę, Nysę i Bałtyk, Za Berlin, Medal X-lecia Polski Ludowej, Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny — medale — brązowy, srebrny i złoty.

(RAJ. KUL.)

JERZY CZOWNICKI

Urodził się 13 maja 1924 roku w Wolsztynie w woj. poznańskim. Do szkoły podstawowej zaczął uczęszczać w Międzychodzie w 1930 roku. Wybuch II wojny światowej przerywa mu kontynuację nauki w gimnazjum w Inowrocławiu. Od końca września 1939 roku przebywa w Związku Radzieckim. Początkowo pracuje jako robotnik budowlany, potem jako pracownik umysłowy. Do Sielc nad Oką przyjeżdża w drugiej połowie czerwca 1943 roku. W lipcu szer. Czownicki składa raport z prośbą o przyjęcie go do lotnictwa. Zostaje zakwalifikowany 17 lipca, a 19 sierpnia 1943 roku, w dniu, kiedy dowódca 1 Polskiego Korpusu wydał rozkaz o utworzeniu 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" — przyjeżdża do Grigoriewskoje. Zostaje przydzielony do 2 eskadry. Rozpoczyna szkolenie teoretyczne i jednocześnie praktyczne najpierw na samolocie „UT-2", potem „Jak-1" i „Jak-7". Po ukończeniu kursu, 28 maja 1944 roku otrzymuje awans do stopnia chorążego. Po przebazowaniu się 1 pułku z Grigoriewskoje na lotnisko Gostomel pod Kijowem, chor. Czownicki szkoli się razem z innymi pilotami w wykonywaniu zadań bojowych w składzie eskadry i pułku. W drugiej połowie sierpnia przebazowanie na lotnisko Dysy koło Lublina, a następnie 19 sierpnia na lotnisko operacyjne w Zadybiu Starym.

Pierwszy lot bojowy chor. Czownicki wykonuje 25 sierpnia 1944 roku w grupie z ppłk. Tałdykinem, por. Bojowem, chor. Łazarem. W locie tym „Jaki" osłaniały działania szturmowców, atakujących kolumnę czołgów nieprzyjaciela w rejonie Warki. Dalsze loty to zadania bojowe wykonywane razem ze szturmowcami, osłona wojsk naziemnych, loty rozpoznawcze w rejonie Jabłonny, Błonia, Sochaczewa. I tak np. 24 października klucz por Bojowa w składzie chor. Czownicki, ppor. Gabis, chor. Łazar w trudnych warunkach atmosferycznych osłania działania 6 „Iłów" por. Teterina, które otrzymały zadanie obezwładnienia w rejonie Jabłonny i Legionowa artylerii nieprzyjaciela, ostrzeliwującej nacierające jednostki polskie i radzieckie.

19 stycznia 1945 roku chor. Czownicki razem z innymi pilotami patroluje nad Warszawą, osłaniając defiladę wojsk w wyzwolonej stolicy. Z lotniska w Bydgoszczy w lutym 1945 roku wylatuje głównie na wykonywanie zadań rozpoznawczych w rejonie Szczecinka i Piły. Z Mirosławca (w miesiącu marcu) startuje do lotów patrolowych i rozpoznawczych w pasie przybrzeżnym od Kołobrzegu do Świnoujścia. 9 marca wykrywa płynący do Kołobrzegu transport morski nieprzyjaciela. Okręty niemieckie zostały w krótkim czasie zaatakowane przez pilotów 1 i 3 pułku. W dniach od 23—27 marca chor. Czownicki wraz z pilotami kpt. Gaszynem, por. Kozakiem i por. Bobrowskim fotografują pod silnym ogniem artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela wyspę Chrząszczewo, wykrywając na niej wyrzutnie rakiet „V-2".

Od 16 kwietnia loty z lotniska Barnówka — udział w operacji berlińskiej. 17 kwietnia chor. Czownicki i kpt. Bojow, osłaniając działania „Iłów" w rejonie Wrietzen

Płk dypl. pil. J. Czownicki

staczają ciężką walkę powietrzną z czterema „FW-190", w czasie której kpt. Bojow zestrzelił samolot dowódcy „Focke - Wulfów". Loty na rozpoznanie i osłonę wojsk w rejonach Neu Rupin, Eberswalde, Nauen.

7 maja 1945 roku 4 pilotów 1 pułku „Warszawa" startuje z lotniska Metlow do ostatniego lotu bojowego. Lecą: Bobrowski z Czownickim, Łobecki z Podgórskim. Para Bobrowski—Czownicki otrzymała zadanie przeprowadzenia rozpoznania w rejonie Haweli, Havelberg, Standal, Rathenow. Był to ostatni 39 bojowy lot Jerzego Czownickiego. W czasie lotu „Jaki" spotkały grupę alianckich „Thunderboltów".

Po zakończeniu wojny Jerzy Czownicki nie rozstaje się z lotnictwem. W 1955 roku kończy Akademię Sztabu Generalnego jako podpułkownik dyplomowany. W 1958 roku awansowany do stopnia pułkownika. Obecnie zajmuje odpowiedzialne stanowisko w wojskach lotniczych.

Odznaczenia: Krzyż Walecznych — dwukrotnie, medale radzieckie i polskie: Za Warszawę, Za Odrę, Nysę, Bałtyk, Za Zwycięstwo, Za Berlin, Order Odrodzenia Polski V Klasy, Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny — medale brązowy, srebrny i złoty, Medal X-lecia Polski Ludowej.

(RAJ. KUL.)

Z okazji Święta Lotnictwa i XX-lecia 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" redakcja „Małej Encyklopedii Lotników Polskich" przedstawia Czytelnikom niektórych lotników 1 pułku, ograniczając się na razie, poza biografią płk. dypl. pil. Edwarda Chromego i płk. dypl. pil. Jerzego Czownickiego, do krótkiej o nich informacji. Będziemy się starać, aby — w miarę możliwości — podać bardziej pełniejsze w tej „Encyklopedii" biografie w najbliższym czasie. Liczymy, że pomogą nam w tym nasi Czytelnicy, a przede wszystkim weterani pułku „Warszawa" i Klub Seniorów Lotnictwa APRL. Będziemy też wdzięczni za nadesłane uwagi i ewentualne uzupełnienia. (red.)

LEON KREMPA

Służył w 4 eskadrze 1 PLM „Warszawa". Na szlaku wojennym pułku wykonał 12 lotów bojowych. Został m. in. odznaczony Krzyżem Walecznych. Do rezerwy przeszedł w parę lat po wojnie, w stopniu porucznika. W cywilu ukończył wydział inżynierii lądowej na Politechnice Warszawskiej i obecnie pracuje w budownictwie.

STEFAN ŁAZAR

Przeszedł cały szlak bojowy 1 PLM „Warszawa". Przez okres działań wojennych wykonał 64 loty bojowe. Został wielokrotnie odznaczony, m. in. dwukrotnie Krzyżem Walecznych. Pozostał w czynnej służbie wojskowej, zdobywając coraz wyższe stopnie i stanowiska wojskowe. Obecnie jest pułkownikiem dyplomowanym.

STANISŁAW LISIECKI

Służbę w 1 PLM „Warszawa" zaczął w Grigoriewskoje w 1943 r., a w rok później był już kapitanem i dowódcą 1 eskadry. Z pułkiem przeszedł cały szlak bojowy, a po zakończeniu wojny już w stopniu majora, był przez pewien czas także dowódcą tego pułku.

ROMAN WIERZCHNICKI

Służył w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w stopniu chorążego. Był jednym z najmłodszych pilotów pułku. Zginął śmiercią lotnika (w kwietniu 1945 r.) w walce z hitlerowskim najeźdźcą w bojach pomiędzy Odrą i Łabą.

WIESŁAW BOBROWSKI

Należał do wyróżniających się pilotów myśliwskich 1 Pułku „Warszawa". Brał m. in. udział w lotach rozpoznawczych myśliwców pułku, które wykryły wyrzutnie V-2 na wyspie Wolin (Chrząszczewo). Zestrzelił 1 samolot niemiecki FW-190. Był dowódcą klucza 2 eskadry, a następnie zastępcą dowódcy eskadry. Obecnie nie żyje. Zmarł po wojnie.

JÓZEF BESTER

Był w 1 PLM „Warszawa" technikiem urządzeń fotograficznych (w stopniu chorążego) i przebył z nim cały szlak bojowy. Jemu to pułk zawdzięcza całą kronikę fotograficzną z lat wojny i m. in. te zdjęcia, które publikujemy w tym numerze. Obecnie jest zastępcą dyrektora do spraw postępu technicznego w Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych w Warszawie.

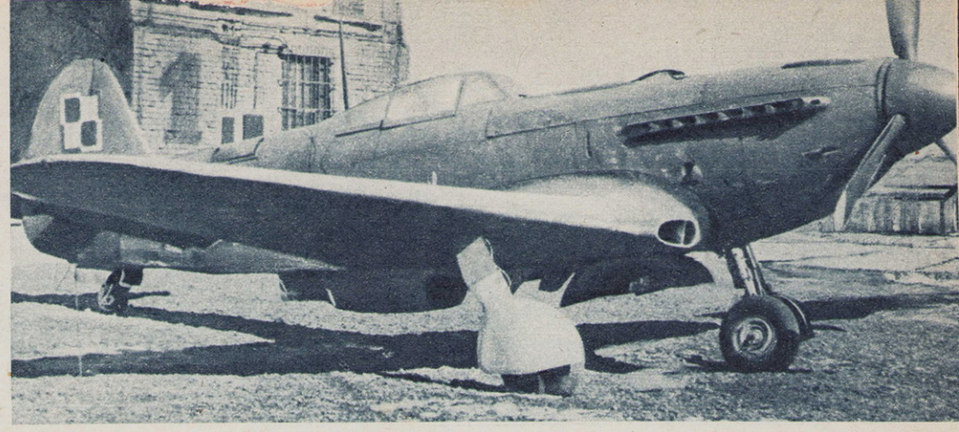
STANISŁAW ŁOBECKI

W 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" był dowódcą klucza w 3 eskadrze i przeszedł z pułkiem cały szlak bojowy od Wisły aż do Berlina.

ALEKSANDER BROCH

Służbę w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" rozpoczął w 1943 r. w Grigoriewskoje. Był pilotem 1 eskadry. W marcu 1945 r. zginął w walce o polski Bałtyk.

SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (5)



Samolot myśliwski Jak-9P.

SAMOLOT MYŚLIWSKI Jak – 9

(Jak-1M, Jak-7U, Jak-9M, Jak-9U, Jak-9P, Jak-3)

1 Pułk Lotnictwa Myliwskiego rozpoczął dnia 30 sierpnia 1943 r. pierwsze loty szkolno-treningowe na samolotach przejściowych Jak-7, a następnie na samolotach bojowych Jak-1M i Jak-9. Do października 1943 r. w pułku szkoliły się już trzy grupy pilotów. W tymże miesiącu, uchwałą Związku Patriotów Polskich, 1 Pułkowi Lotnictwa Myśliwskiego nadano nazwę „Warszawa".

W drugiej połowie maja 1944 r. pułk „Warszawa" zakończył okres szkolenia, osiągając pełną gotowość bojową i w dniu 28 maja 1944 r. złożył przysięgę wojskową. Doniosłym wydarzeniem w pułku stał się dzień, w którym przekazano mu samolot Jak-1 ufundowany przez polskiego patriotę z Leningradu — profesora Wolfa Messinga. W czerwcu pułk przebazował na lotnisko Gostomel koło Kijowa, a następnie w rejon koncentracji już na terenie wyzwolonej Polski.

1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" przebazowany na lotnisko frontowe w Zadybiu Starym wszedł do akcji bojowej w rejonie Warki. Uzbrojenie pułku stanowiły początkowo samoloty Jak-1M, a następnie nowocześniejsze: Jak-9T i Jak-9M.

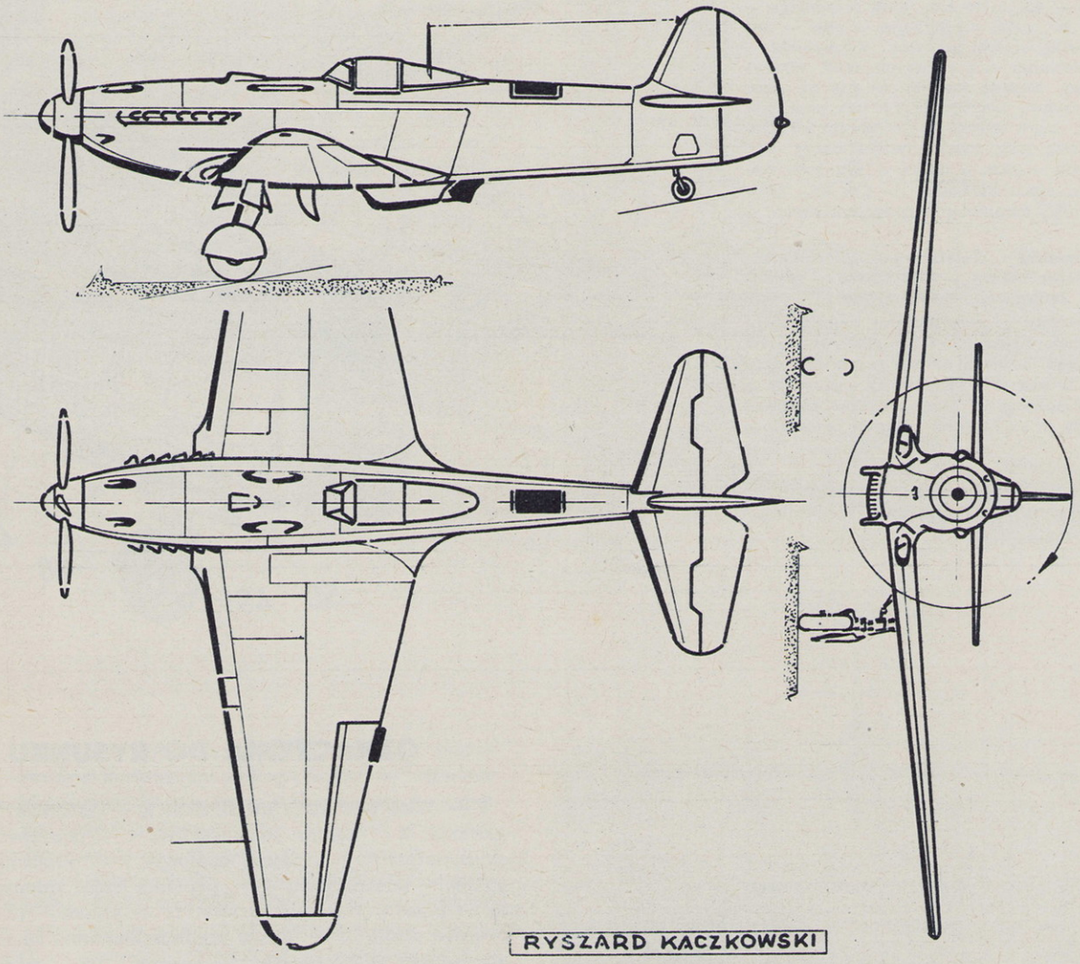
Dnia 16 kwietnia 1945 r. Armia Radziecka i Polska rozpoczęły uderzenie na ostatnią linię obronną wojsk niemieckich broniących Berlina. W operacji tej polskie lotnictwo myśliwskie wzmocnione zostało przez III Dywizję Lotnictwa Myśliwskiego dysponującą 98 samolotami myśliwskimi Jak-9. Dywizja ta wchodziła w skład 1 Mieszanego Polskiego Korpusu Lotniczego utworzonego w ZSRR w ramach dalszej rozbudowy Polskich Sił Zbrojnych. Po zakończeniu wojny rozbudowujące się lotnictwo polskie dysponowało na przestrzeni szeregu lat samolotami Jak-9 w wersjach Jak-9M, Jak-9T, Jak-9U, Jak-9P oraz pochodną im wersją Jak-3.

Samoloty te, zakupione w Związku Radzieckim, wprowadzane były do polskich jednostek w latach 1945—1948, przy czym poszczególne wersje różniły się między sobą w zależności od serii produkcyjnych, w których były ciągle unowocześniane.

Konstruktorem tych samolotów był inż. A. S. Jakowlew. Myśliwiec Jak-9, to jednosilnikowy, jednomiejscowy, wolnonośny dolnopłat z wciąganym podwoziem. Konstrukcja płata, kadłuba i usterzeń, w zależności od wersji — mieszana lub całkowicie metalowa. Wyposażenie nawigacyjne, uzbrojenie i osiągi różniły się między sobą w zależności od wersji.

Napęd stanowiły różne wersje dwunastocylindrowego, w układzie „V" chłodzonego cieczą silnika WK-105. Śmigło trójłopatowe, metalowe WISz-61P lub WISz-105SW. Średnica śmigła — 3 m, ciężar — 130 kG. Myśliwce typu Jak przetrwały na uzbrojeniu lotnictwa polskiego do 1953 r., przy czym były one sukcesywnie zastępowane (od 1949 r.) samolotami myśliwskimi z napędem turboodrzutowym.

Rysunek samolotu myśliwskiego Jak-9P.



RYSZARD KACZKOWSKI

DANE TECHNICZNE MYŚLIWCÓW „JAK" UŻYWANYCH W LOTNICTWIE POLSKIM

Jak-1M

Rozpiętość — 10,00 m
Długość — 8,47 m

CIĄG DALSZY NA STR. 12

ODRZUTOWY SAMOLOT SZK

SZKOLNO-TRENINGOWY samolot myśliwski MiG-15 UTI został opracowany przez zespół znanych konstruktorów radzieckich Mikojana i Guriewicza, był przez szereg lat produkowany seryjnie i należy do najlepszych na świecie samolotów w swej klasie. Jest to samolot dwumiejscowy przystosowany do działania w każdych warunkach meteorologicznych.

Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Napęd stanowi silnik turboodrzutowy RD-45FA ze sprężarką promieniową, o ciągu startowym 2700 kG.

Płat dwudźwigarowy z dźwigarami ze stali stopowej; żebra — duralowe. Pokrycie wykonane z blach duralowych. Na skrzydłach umieszczono po dwie kierownice strug w rozstępie 1,56 m i 2,59 m od osi kadłuba samolotu. Skos skrzydeł wynosi 35 stopni, wznios ujemny — 2 stopnie, wydłużenie 4,85. Profil płata u nasady CAGI S-10-5, a od środka do krańców — CAGI SR-3. W prawym skrzydle znajduje się wzmacniacz hydrauliczny napędu lotek.

Kadłub konstrukcji półskorupowej wykonany z wręg i podłużnic, z pokryciem pracującym z duralu. Wręgi główne są zrobione ze stali stopowej. W przodzie kadłuba znajduje się dzielony otwór wlotowy powietrza do silnika. Nad otworem wlotowym jest umieszczony fotokarabin. Kabina załogi dwumiejscowa, z miejscami jedno za drugim, ciśnieniowa. Przednia część osłony kabiny jest odchylana w bok, tylna — zsuwana do tyłu. W tylnej części kadłuba znajdują się hamulce aerodynamiczne wychylane maksymalnie o 55 stopni. Dla ułatwienia obsługi i wymiany silnika, tylna część kadłuba może być odjęta.

Konstrukcja usterzenia zbliżona do konstrukcji płata. Skos statecznika pionowego — 56 stopni, statecznika poziomego — 40 stopni.

Podwozie trójkołowe, wciągane, z amortyzacją olejowo-powietrzną. Koło przednie wciągane w tył do kadłuba, koła główne wciągane w skrzydła w kierunku kadłuba. Napędy podwozia hydrauliczne. Możliwe jest awaryjne wypuszczenie podwozia przy użyciu instalacji powietrznej.

Dwuster z drążkami sterowymi i pedałami. Napędy popychaczami. MiG-15 UTI jest wyposażony w urządzenia do lotów w każdych warunkach atmosferycznych i w nocy. Posiada on środki do łączności pokładowej oraz z ziemią.

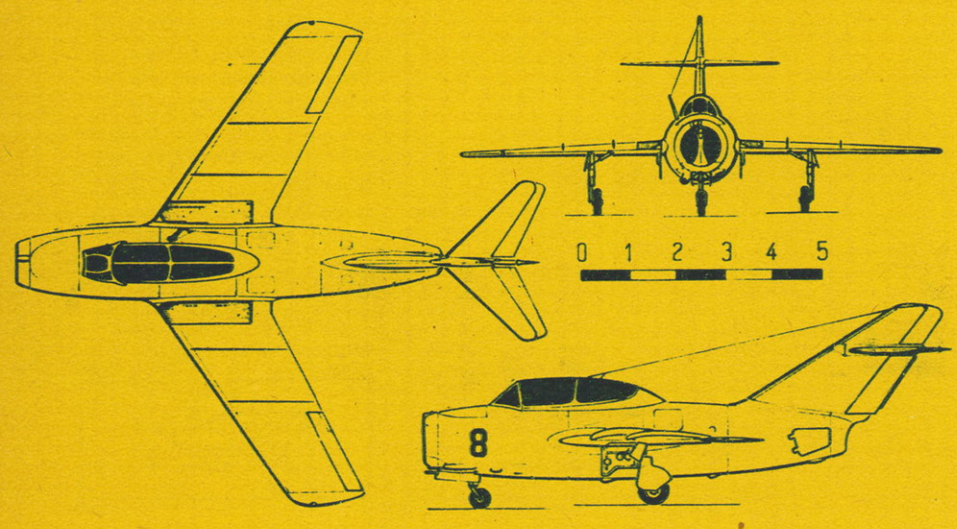
Samolot MiG-15 UTI jest bardzo łatwy w obsłudze naziemnej oraz w pilotażu i zapewnia szybkie i wszechstronne szkolenie pilotów jednomiejscowych samolotów myśliwskich różnych typów.

DANE TECHNICZNE

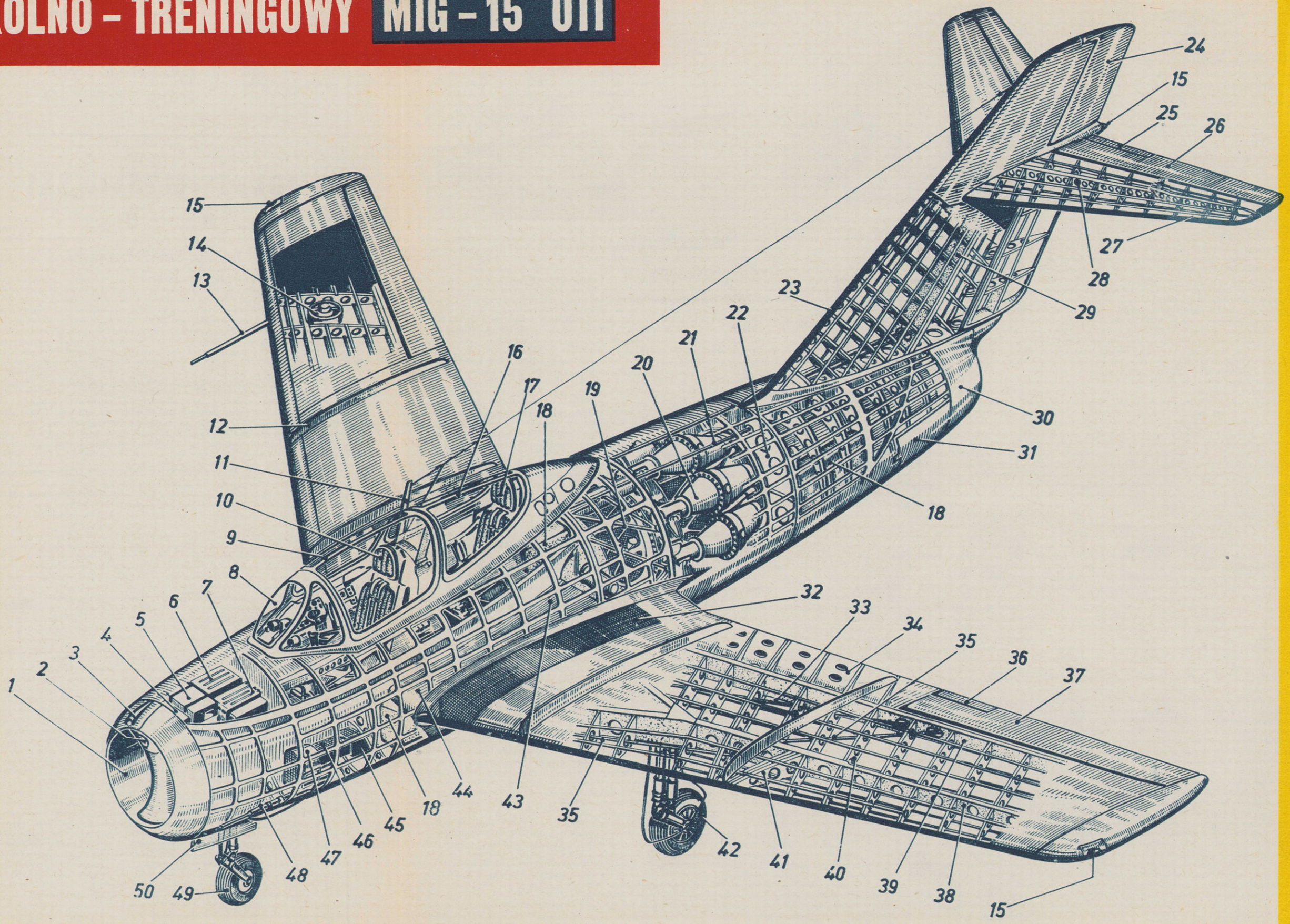
Wymiary: Rozpiętość — 10,08 m, długość 10,10 m, wysokość — 3,70 m, pow. nośna — 20,60 m², rozstaw kół głównych — 3,81 m, rozstęp podwozia — 3,81 m, wymiar kół głównych — 660 x 160 mm, koła przedniego — 480 x 200 mm, pow. lotek — 2x0,505 m², max. wychylenia — plus — minus 15°, pow. klapki odciążającej lotkę — 0,02 m², max. wychylenia — plus — minus 15°, pow. klap do lądowania — 2 x 1,18 m², max. wychylenia — 20° (start) i 55° (lądowanie), długość kadłuba — 8,08 m, max. średnica kadłuba — 1,45 m, max. przekrój kadłuba — 1,65 m², pow. statecznika poziomego — 3,00 m², pow. steru wysokości — 2x0,426 m² wychylenia — 32° (w górę) i 16° (w dół), pow. klapki wyważającej ster wysokości — 0,05 m², max. wychylenia — plus — minus — 10°, pow. statecznika pionowego — 4,00 m², pow. steru kierunku — 1,00 m², max. wychylenia — plus — minus 20°, pow. hamulców aerodynamicznych — 2x0,24 m², max. wychylenia — 55°.

Ciężary (w nawiasach — dane samolotu z dodatkowymi zbiornikami): Ciężar w locie — 4 850 (5 400) kG, ciężar paliwa — 1 080 litrów — 900 kG (1 680 litrów — 1 398 kG), ciężar do lądowania — 4 000 (4 000) kG.

Osiągi (w nawiasach — dane samolotu z dodatkowymi zbiornikami): Prędkość max. — 1 015 (900) km/h, max. liczba M = 0,92 (0,90), zasięg na wys. 5 000 m — 680 (1 015) km, na wys. 10 000 m — 950 (1 424) km, czas trwania lotu na wys. 5 000 m — 1 h 27 min (2 h 18 min), na wys. 10 000 m — 1 h 38 min (2 h 31 min), pułap roboczy — 14 625 m, czas wznoszenia na 5 000 m — 2,6 min, na 10 000 m — 6,8 min, długość startu — 570 m, długość lądowania — 740 m.

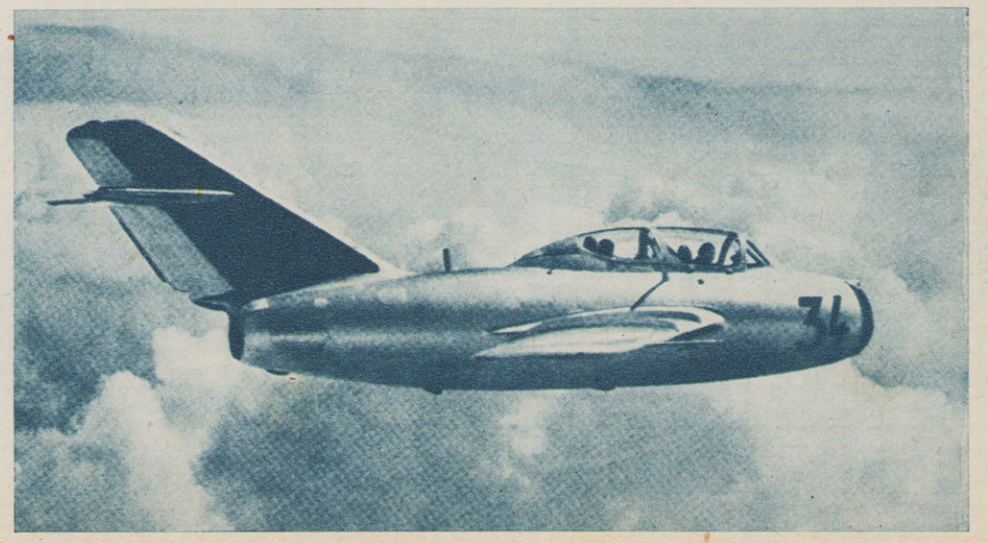


KOLNO - TRENINGOWY MIG - 15 UTI



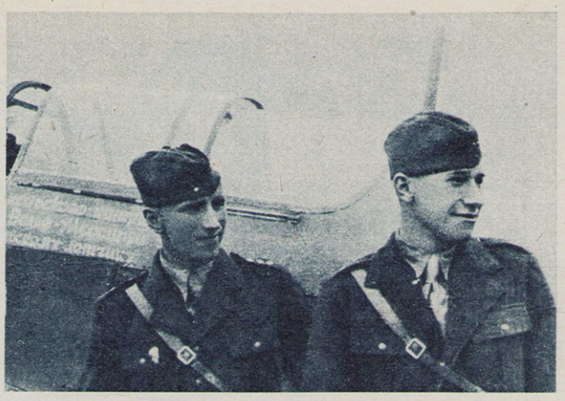
OZNACZENIA DO RYSUNKU

1 — Wlot powietrza do silnika; 2 — reflektor do lądowania; 3 — osłona fotokarabinu; 4 — prostownik; 5 — akumulator; 6 — nadajnik radiowy; 7 — odbiornik radiowy; 8 — wiatrochron; 9 — przednia część osłony kabiny; 10 — przedni fotel wyrzucany; 11 — antena; 12 — kierownice strug; 13 — dysza prędkościomierza; 14 — nadajnik busoli; 15 — światła pozycyjne; 16 — tylna część osłony kabiny; 17 — tylny fotel wyrzucany; 18 — zbiornik paliwa; 19 — rama silnika; 20 — silnik turboodrzutowy; 21 — popychacze; 22 — wręga kadłuba; 23 — statecznik pionowy; 24 ster kierunku; 25 — klapka wyważająca steru wysokości; 26 — ster wysokości; 27 — statecznik poziomy, 28 — dźwigar statecznika poziomego; 29 — dźwigar statecznika pionowego; 30 — osłona tylnej części kadłuba; 31 — hamulce aerodynamiczne; 32 — chodnik gumowy; 33 — popychacz klapki odciążającej; 34 — klapa do lądowania; 35 — popychacz lotki; 36 — klapka odciążająca lotki; 37 — lotka; 38 — dźwigar przedni; 39 — dźwigar tylny, 40 — żebro; 41 — uchwyt dla dodatkowego zbiornika paliwa; 42 — podwozie główne; 43 — dwustronny kanał powietrzny; 44 — część środkowa płata; 45 — wysokościomierz radiowy; 46 — odbiornik busoli automatycznej; 47 — pojemnik amunicyjny dla działka szybkostrzelnego; 48 — działko szybkostrzelne; 49 — podwozie przednie; 50 — osłona podwozia przedniego.

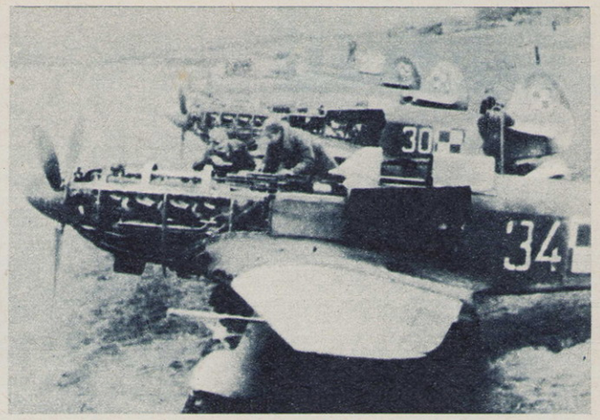


CIĄG DALSZY ZE STR. 9

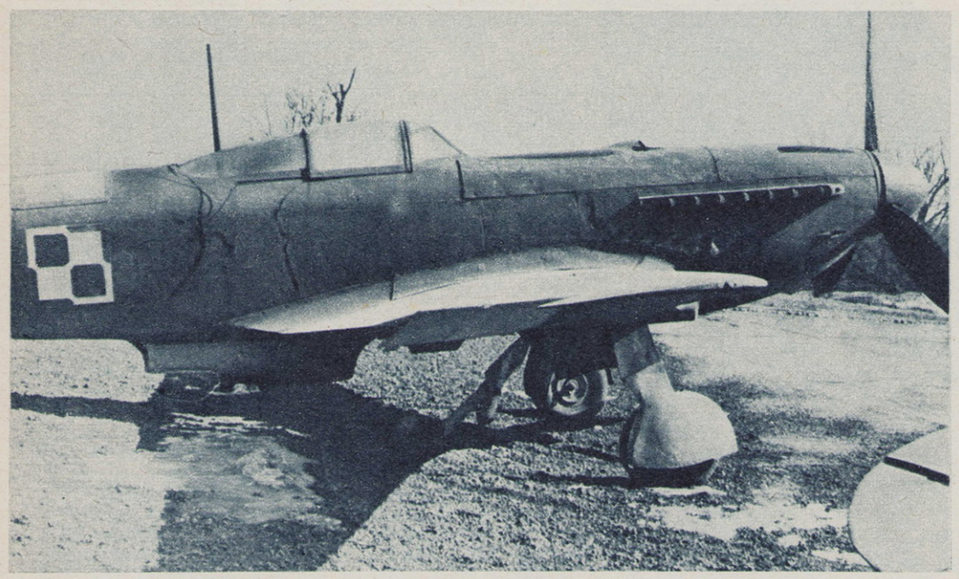
Wysokość — 1,70 m
Pow. nośna — 17,15 m²
Ciężar własny — 2 330 kG
Prędkość maksymalna — 585 km/h
Prędkość przelotowa na 3 000 m — 250 km/h
Prędkość lądowania — 120 km/h
Prędkość wznoszenia — 18,5 m/sek
Pułap — 10 000 m
Zasięg — 850 km
Czas wznoszenia na 5 000 m 4 minuty 30 sekund
Silnik: typ M-105PA lub M-105PF o mocy — 1 260 KM
Uzbrojenie: działko kal. 20 mm, 2 karabiny maszynowe kal. 7,62 mm lub dwa działka kal. 12,7 mm, sześć rakiet RS-82. Do zadań specjalnych — dwa zasobniki bojowych środków chemicznych WAP-6M lub ZAP-6.



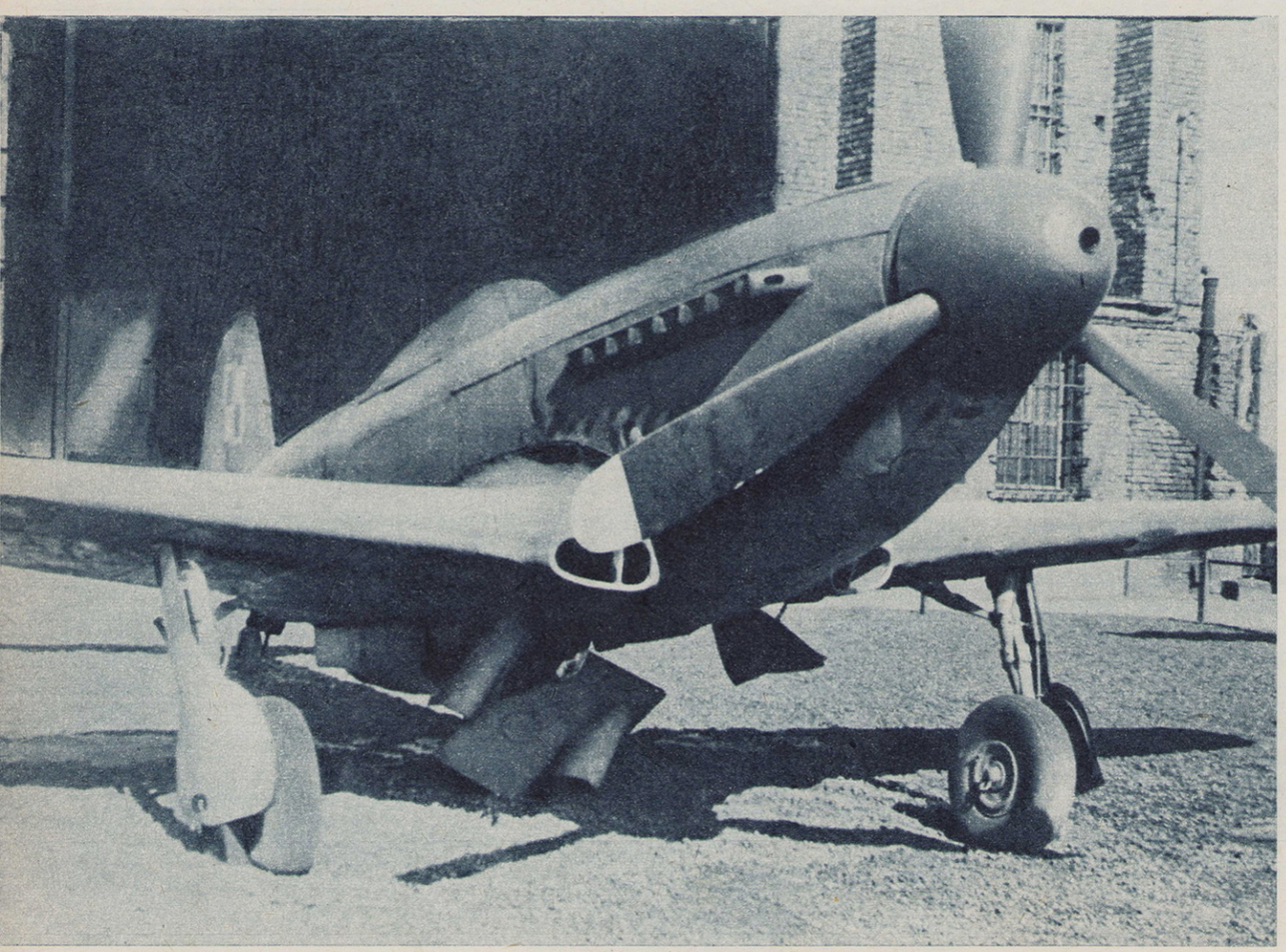
Piloci 1 PLM „Warszawa" przy samolocie Jak-1M ofiarowanym pułkowi przez polskiego patriotę prof. Wolfa Messinga. Na kadłubie widoczny rosyjski napis: „Od polskiego patrioty prof. Wolfa Messinga — polskiemu lotnikowi".



Samoloty myśliwskie Jak-9 z 1 PLM „Warszawa" podczas przeglądu technicznego na lotnisku polowym.



Wyżej i niżej: Jednomiejscowy samolot myśliwski Jak-9P.



Jak-9

Rozpiętość — 10,00 m
Długość — 8,55 m
Wysokość — 1,70 m
Ciężar w locie — 3 000 do 3 200 kG
Prędkość maksymalna — 590 km/h
Silnik: typ M-105PF o mocy 1 260 KM
Uzbrojenie: typowe dla Jaka-1M.

Jak-9T (Tankowyj)

Wersja do zwalczania czołgów, odznaczająca się silnym uzbrojeniem: 1 działko kal. 37 mm, 1 działko kal. 12,7 mm. Silnik: M-105PF o mocy 1 260 KM. Zasięg maksymalny przy prędkości 470 km/h — 440 km.

Jak-9U (Usilennyj)

Wersja wzmocniona dysponująca silnikiem M-107A o mocy 1 700 KM. Uzbrojenie kombinowane w zależności od serii produkcyjnej.

Jak-9M (Modyficyrowannyj)

Zmodyfikowana wersja Jak-9 dysponująca większym zasięgiem, pułapem oraz prędkością, jak również mniejszym ciężarem własnym.

Jak-9P (Pieriechwatczyk)

Rozwojowa wersja Jak-9U, wysokiej klasy myśliwiec przechwytujący.
Ciężar własny — 2 315 kG
Ciężar w locie — 3 170 kG
Prędkość max. — 668 km/h
Zasięg — 925 km
Uzbrojenie: 1 działko kal. 20 mm, dwa działka kal. 12,7 mm. Samolot mógł zabrać dwie bomby po 100 kG. Silnik WK-107A o mocy 1 700 KM.

Jak-3

Lekki, szybki myśliwiec, rozwojowa wersja Jaka-9, projektowana specjalnie do zwalczania niemieckich myśliwców Focke Wulf-190 i Me-109.
Rozpiętość — 9,20 m
Długość — 8,50 m
Wysokość — 1,70 m
Ciężar w locie — 2 660 kG
Prędkość maksymalna — 648 km/h
Pułap — 11 000 m
Zasięg — 815 km
Uzbrojenie: działko kal. 20 mm i dwa działka kal. 12,7 mm.

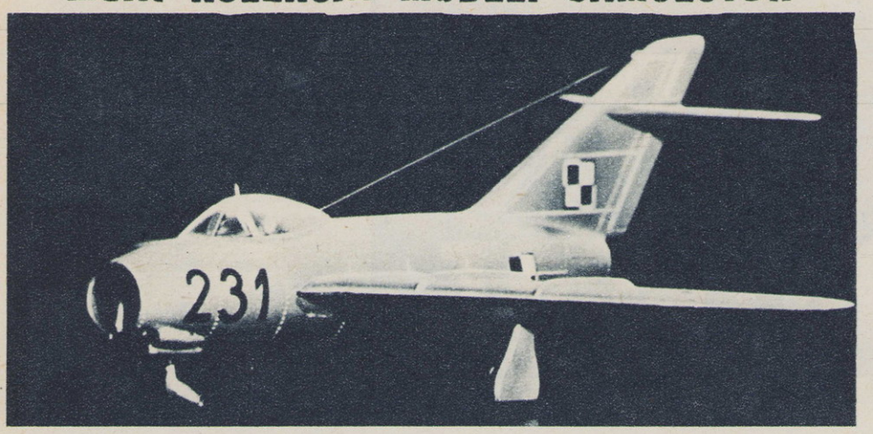
Jak-7U (Uczebnyj)

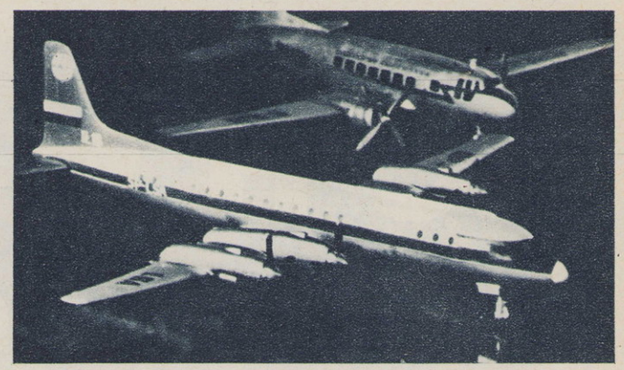
Dwuosobowa wersja szkolno-treningowa używana do szkolenia pilotów.

RYSZARD KACZKOWSKI

Zdjęcia:
R. Kaczkowski i WAF.

MOJA KOLEKCJA MODELI SAMOLOTÓW





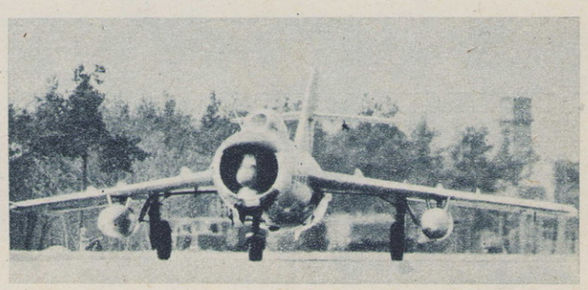
PRZESYŁAM parę zdjęć modeli samolotów wykonanych z plastyku. Niestety, zbiór jest bardzo skromny, bo liczy sobie dopiero 12 modeli i szanse na powiększenie kolekcji są raczej małe.

Wielka szkoda, że nikt dotychczas nie pomyślał o tym, by i u nas na szerszą skalę rozpocząć produkcję takich modeli. Byłoby to świetną okazją do wykonania całej serii najpopularniejszych typów przedwojennych samolotów tak wojskowych jak i cywilnych. Nie ma chyba lepszego sposobu popularyzacji już niejednokrotnie zapomnianych samolotów, nie mówiąc już o wydarzeniach związanych z nimi. Jak zaraźliwe jest kolekcjonerstwo modeli samolotów, mogłem się przekonać na swoich kolegach, którzy przedtem nie przejawiali specjalnego zainteresowania lotnictwem. Teraz kiedy pokazałem im kilka gotowych egzemplarzy tak się zapalili, że w bardzo krótkim czasie zebrali wszystkie modele jakie były do zdobycia i zawzięcie polują na dalsze.

Powracając jeszcze do zdjęć, to jak widać na nich Ił-18 i MiG-15 otrzymały barwy polskie.

inż. ZENON MACIEJEWSKI

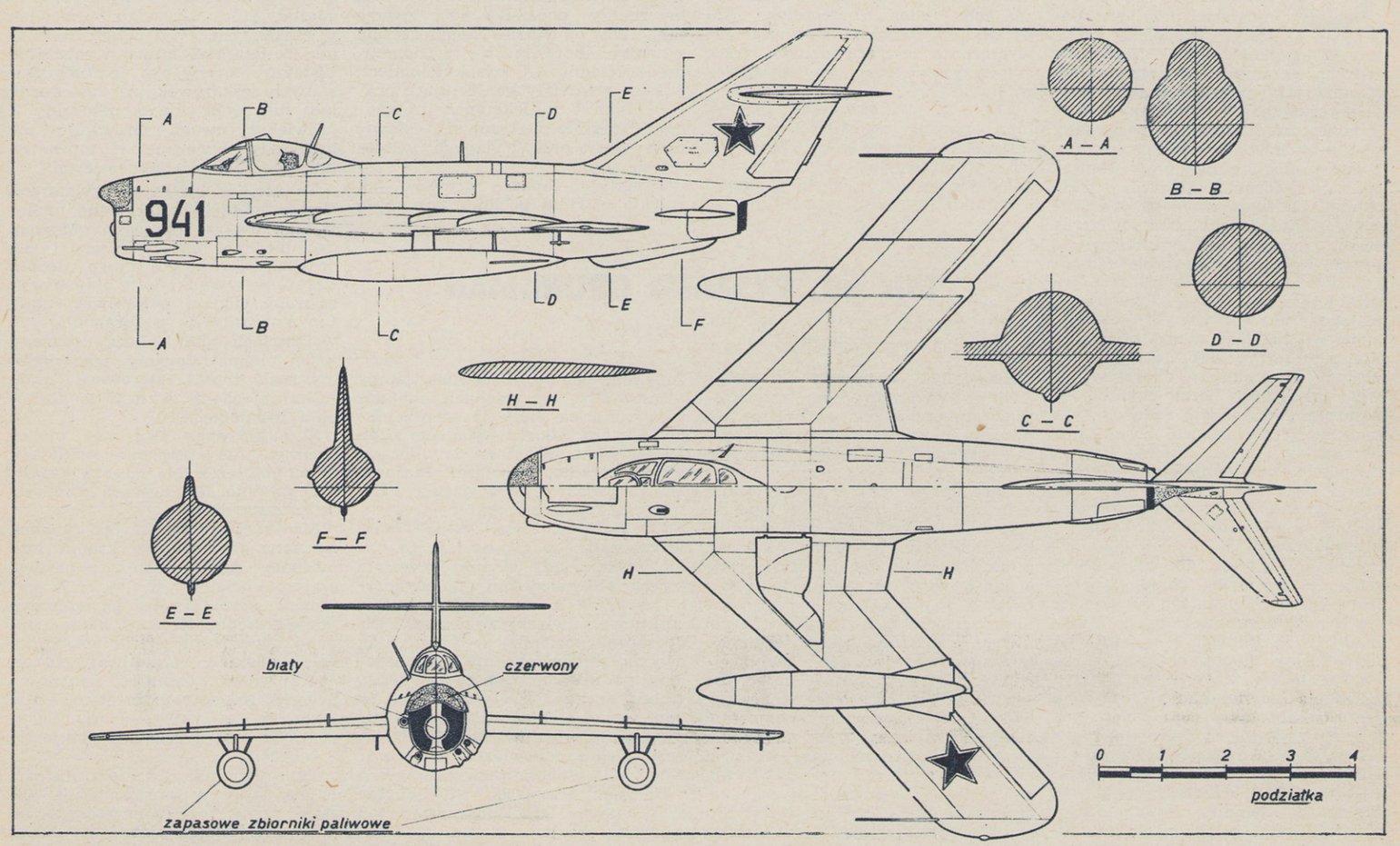
MODEL SAMOLOTU ODRZUTOWEGO MIG-17



W naszym cyklu planów modeli-makiet podajemy obecnie plan samolotu ze sławnej rodziny MiG-ów, tym razem następcę „samolotu żołnierza" — MiGa-17. W porównaniu do MiGa-15 charakteryzuje się on szeregiem nowszych rozwiązań konstrukcyjnych oraz wyposażeniem. Uwagę zwraca oryginalny „nos", w którym mieści się antena radiolokatora umożliwiającego loty w każdych warunkach atmosferycznych.

Foto: Aero-Sport

ZDZISŁAW SZAJEWSKI



CHMURY KRYJĄ HORYZONT

Mjr pil. RYSZARD GRUNDMAN

Co to są chmury?

Uczono nas, że jest to para wodna, która kondensując się w atmosferze przybiera postać kropelek wody, lub kryształków lodu. Nigdy, na żadnym egzaminie nie otrzymałem pytania tak podstawowego. Więc jeśli teraz zadaję sobie tak naiwne pytanie, to dlatego, że poza salą, w której trzeba zdawać egzamin z meteorologii gubi się w fantastycznych formach fizyczna treść chmur. Zadziwia mnie zawsze wysoki, prawie nieruchomy cirrus swym delikatnym rysunkiem — przepiękny mróz na szybie zamarzający w palmy, cirrostratus o jedwabistym połysku — chmura z białego tiulu na jasnym błękicie nieba ukazująca rąbek tajemnicy słońca. Intrygował altocumulus ułożony w pasma, w fałdy, w ławice fałszywych pereł, cumulus — bajarz pogodnych dni radował skąpany w letnim słońcu, zasmucał i przygnębiał niski, szary stratus, niepokoił cumulonimbus, którego części kłębiaste wznoszą się jak góry i wieże. Te ogromne kowadła ubrane w nawałnicowy kołnierz — niosą burzę.

Jako lotnicy od dobrej pogody, skrzętnie omijający chmury, uczyliśmy się ich w salach wykładowych z podręcznika, modelu i wykładu. W szklanych szkatułkach były fronty ciepłe, chłodne i zokludowane, z waty były chmury jak teatralne dekoracje, czerwone sznurki zabraniały nam lecieć pomiędzy nawałnice. Zaledwie przeczuwając drzemiącą w szarym i wilgotnym wnętrzu chmur groźbę — tęskniliśmy jednocześnie za tą tajemniczą ciemnią, niosła nas wyobraźnia tymi szlakami, które na modelach w szklanych gablotach oznaczone były czerwonym sznurkiem.

Nie znaliśmy chmur, my, lotnicy przemierzający błękit, tak, jak nie zna ich żaden meteorolog. Ani kształt, ani fizyczne własności nie wyczerpują ich prawdziwej treści. Ale przyszedł czas, że weszliśmy w chmury.

Jak wszyscy, oswajałem się z nimi powoli i ostrożnie. Jak wszystkich, wprowadzał mnie w ich wnętrze instruktor. Potem, składając swój podpis w moim dzienniku lotów — zezwolił mi na samodzielne wyprawy. Jeszcze później — sam zostałem instruktorem, ale nigdy nie wyzbyłem się uczucia nieufności, gdy trzeba było zagłębić się w wilgotne wnętrze chmury.

Chcę opowiedzieć o jednej takiej nocy, gdy jako instruktor poleciałem z młodszym ode mnie lotnikiem. Był to porucznik Starosz, pilot drugiej klasy, ubiegający się o klasę pierwszą. Potrzebna mu była ta najwyższa umiejętność pilotażowa: lot w nocy w trudnych.

Noc — trudne. Takim terminem w skrócie, oszczędzając słów nazywamy loty w chmurach nocą. Noc — trudne, to najszersze z dostępnych nam szlaków, to pokonanie ciemności i mgły. Te zmagania niczym nie przypominają walki z groźnym żywiołem, nie zawierają ani jednego elementu awanturniczej przygody. Noc — trudne, to zespół praw fizycznych, to umiejętność czytania i kojarzenia wyczytanych treści. Pokonywać ciemności i mgłę, to znaczy czytać zielonkawe cyfry na rozlicznych tarczach przyrządów pokładowych, to znaczy podzielić swą uwagę tak, aby widzieć jednocześnie sztuczny horyzont i wariometr, prędkościomierz i wysokościomierz, busolę, przyrządy kontrolujące pracę silnika i radiokompas, to znaczy wszystkie wskazówki ustawić na z góry przewidzianych wartościach skali.

Zmierzch zapadł szybko, jak zwykle po dniu pochmurnym. Było zupełnie ciemno. Czerwone lampy ostrzegawcze na dachach zabudowań wklejone były w nieprzeniknioną czerń. Starosz wsiadł do kabiny samolotu skupiony i milczący, włączył radio, nawiązał łączność ze stanowiskiem dowodzenia. Zatrzasnęliśmy osłonę kabiny.

Start i gdy dwa rzędy lamp wyznaczające pas pozostały za nami w dole, gdy ziemia przestała mrugać rozrzuconymi pojedyńczymi światełkami — znikły wszelkie zmysłowe związki z ziemią; widoczność poziomu i pionu tak zwykła, że nie myślimy o niej chodząc po ulicach miast — teraz, wobec braku wszelkich układów odniesienia musieliśmy zastąpić dyscyplina, podporządkować się bezwzględnie obowiązującym prawom lotu w chmurze, nocą.

Na ziemi tłumacząc młodym zasady takiego lotu, lub myśląc nad własnymi błędami staram się znaleźć najłatwiejszą metodą wyobcowywania się ze świata, w którym nie myśli się o poczuciu poziomu i pionu. Ta trudna alienacja wymaga świadomego rezygnowania z odczuć, które wykształcił człowiek w czasie tysięcy lat pobytu na ziemi. To nie jest łatwe: wyobraźnię zastąpić obserwacją nafosforyzowanych wskazówek. Ale w czasie lotu nie myśli się o metodzie. Z największą uwagą obserwuje się przyrządy. Więc męczył mnie ten lot nie mniej niż mojego ucznia.

To nic, że byłem obserwatorem. Uwaga moja była tak samo napięta, jak uwaga Starosza. Mogłem być biernym obserwatorem i nie dotykać sterów tak długo, dopóki nakazane warunki lotu były utrzymywane, dopóki wskazówki stały lub poruszały się po prawidłowych wartościach skal. Lecz przecież jeden niekontrolowany, podświadomy ruch drążka sterowego może w każdej chwili zakłócić tę doskonałą harmonię.

Strzałki mogą stać się niepos łuszne; nie mogłem wykluczyć błędu pilotażowego, gdyż w przedniej kabinie siedzi uczeń. Nie tylko zresztą dlatego.

Stratus jest płaski jak ziemia, ogromna równina bez krańca leży poziomo gęstą, szarą warstwą, czasem chciałoby się wyjść z kabiny i pospacerować po chmurze jak po stepie. W nocy niebo usypane gwiezdnym pyłem spływa w dół, podstawa migotliwej półkuli spoczywa na chmurze mocno i pewnie. Na ogromnym łuku, gdzie topią się gwiazdy — leży horyzont. Na nim wzrok zatrzymuje się z rozkoszą.

Tęskniłem za widokiem gwiazd. Żaden sztuczny horyzont nie zastąpi nigdy tego prawdziwego na krawędzi ziemi i nieba, czy nieba i chmury, która jest jak ziemia. Bo

sztuczny horyzont męczy. Nafosforyzowane i oświetlone niewidocznymi promieniami ultrafioletowymi wskazówki nie pobudzają wyobraźni pilota. Strzałki tłumaczą zjawisko lotu i określają jego warunki, ale nie tworzą obrazu świata. I dlatego z taką radością uwalniam się zawsze od ciasnego laboratorium kabiny, gdy mogę znów znaleźć się na szerokich obszarach.

Patrzę, śledzę bacznie wskazówki, które stoją nieruchomo usypiająco nieruchomo i czekam. Czekam tego momentu, gdy samolot wyłoni się z chmury i gdy z ciemnej kuli, w której jestem, wyłoni się horyzont wyznaczony przez gwiazdy.

Wyszliśmy z chmur na wysokości 1500 metrów. Nad nami zamigotało srebro gwiazd. Następne 1500 metrów, pozostałe nam do osiągnięcia wysokości nakazanej, nie powinny być takie wyczerpujące. Odetchnąłem z ulgą, głęboko, jak zawsze w tym szczególnym momencie lotu nocnego. Lecz gdy rozglądałem się po niebie i mimo migocących nad głową gwiazd nie mogłem znaleźć widnokręgu — sam lot zaczął się przechylać. Zbyt dobrze wiedziałem, że nie mogę sobie pozwolić na odruchowa reakcję sterami, bez konsultacji swego wrażenia ze wskazaniem sztucznego horyzontu. Więc znów wzrok do wewnątrz kabiny. Naturalnie — lot bez zwisu. Uległem więc złudzeniu, zawiodło mnie wyczucie równowagi.

Już wiedziałem skąd to pochodzi, dobrze znałem źródło mej pomyłki. Gwiazdy zapadały się w chmury, tonęły we mgle tak, że nie tworzyły widnokręgu, gdyż nad warstwa chmur wyraźnych, ostrych w swym kształcie — rozpylona mgiełka pochłonęła nasz samolot wraz ze wszystkimi światłami obcych planet. Stratus dymił jak ogromny kocioł gotującej się smoły; lecieliśmy poprzez te poszarpane opary, rzadsze wprawdzie niż wnętrze chmury, ale i bardziej zdradliwe.

Równowaga wróciła, gdyż zdołałem się przełamać, skupić przez chwilę uwagę i wolę, uznać, że przeszkadzaja mi ziemskie przyzwyczajenia. Zdołałem się pozbyć tych niepotrzebnych we mgle obciążeń i odnaleźć swe prawdziwe położenie w przestrzeni.

Nagle zobaczyłem samolot. Jego światła pozycyjne świeciły wyraźnie. Leciał naprzeciw nam, nieco niżej, z lewej strony. Znałem załogę tej maszyny; razem przygotowywaliśmy się do lotu pamiętam jego zadanie podobnie jak własne. I wiedziałem, że nie powinien znajdować się w tym miejscu. Powinien lecieć znacznie wyżej i minąć nas z prawej. Pilot tamtej maszyny naruszył święte prawo ruchu lotniczego — warunki bezpieczeństwa. Zdziwił mnie i oburzył ten niezwykły fakt. Musiałem wiedzieć na jakiej wysokości leci, musiałem dokładnie określić miejsce naszego spotkania. We wskazaniach moich przyrządów pokładowych szukałem błędu, który popełnił pilot obcej maszyny.

Wzrok znów do wnętrza kabiny, szybkie spojrzenie na wysokościomierz, wariometr, busolę, sztuczny horyzont...

Jak rodzi się strach? Ską płynie fala obezwładniającego ciepła?

Wskazówki wiernie rejestrują stan lotu, lecz jest to stan niezrozumiały. Jakaś nieznana siła rzuciła je w dziwny taniec. Już nie są nieruchome, usypiajace, biegną we wszystkich kierunkach, drżą na granicy wartości krytycznych. Jest w tym nieskoordynowanym ruchu groźba; wskazówki ostrzegają, że znalazłem się na wąskiej i niepewnej ścieżynie pomiędzy życiem i śmiercią, lecz nie mówią jak wije sie ta ścieżka.

Zawirowało, gwiazdy przewaliły się nad wiatrochronem i pomknęły w dół rozsypując się wokół maszyny. Znalazłem się w zaczarowanej kuli i ciążyła mi nieznośnie świadomość, że patrzę w jeden, nic nie mówiący punkt na desce przyrządów pokładowych, że nie mogę skojarzyć ze sobą wskazań tych wszystkich niespokojnych zegarów. Kiedyś i jak utraciłem panowanie nad maszyną? Jaki wykonać ruch sterem i którym sterem?

Jakże pragnąłem być teraz bardzo wysoko, o wiele, wiele wyżej niż dwa tysiące metrów z groszami. Uświadomiłem sobie nagle, że moja wysokość nie gwarantuje bezpieczeństwa, że jeden obrót samolotu, gdy wpadniemy w korkociąg, wystarczy, aby już nigdy nic...

Starosz w pierwszej kabinie.

Właściwie myślałem o nim przez cały czas. Jak długo to mogło trwać? Sekundy? Dziesięć minut? Przez ten czas Starosz to tylko dźwięk nazwiska, nie człowiek żywy i czujący podobnie jak ja, podobnie jak ci wszyscy, którzy mają już poza sobą przeżycie podobne do naszego, i jak ci, którzy utraciwszy orientację przestrzenną, nigdy już jej nie odzyskali. Rozkaz, który wydałem Staroszowi nie był podyktowany żadną racjonalną myślą: „puść stery!" Zawsze tak woła instruktor do ucznia, gdy sytuacja komplikuje się.

— Puść stery! — krzyknąłem nie panując nad swym głosem, lecz zrozumiałem nagle, jak wielki ciężar zdjąłem zeń tym rozkazem. Brałem w ręce życie jego i własne, ujmując dłonią drążek sterowy. Czułem przyjemny, tak dobrze znany opór orczyka pod stopami. Wzrok na wariometr.

Dlaczego na wariometr?

Wracała otucha wraz z tym pytaniem, na które odpowiedzieć tak łatwo. Dowiadując się, czy jestem w opadaniu, czy we wznoszeniu — miałem oto w ręku nić Ariadny. Niepotrzebne jest wznoszenie, groźne jest opadanie. Zieloną wskazówka, która drga wychylona do góry wskazując wznoszenie i określają je ściśle w metrach na sekundę — trzeba doprowadzić do zera. Wtedy będzie lot poziomy. Opuścił mnie strach całkowicie, czułem, że jestem na prawidłowej drodze, wiedziałem o tym, gdy przesuwając dźwignię gazu do przodu zatrzymywałem powolny, lecz śmiertelnie konsekwentny ruch strzałki prędkościomierza wstecz, ku wartości „270 kilometrów na godzinę". Zatrzymać ten ruch trzeba za wszelką cenę. Gdy wskazówka osiągnie tę wartość — stracimy oparcie dla skrzydeł naszej maszyny i zwalimy się bezwładnie w korkociągu.

Już wyraźnie uzmysłowiona potrzeba dyktuje ruch drążka od siebie i pchnięcie dźwigni gazu do przodu. Wariometr drgnął, jego strzałka powoli wraca do zerowego punktu. Ale zbyt wolno odbywa się ten ruch, jestem niecierpliwy i wiem na ile pośpiechu mogę sobie pozwolić. Jeszcze drążek do siebie.

Ujemne przeciążenie wypycha mnie z fotela. Głową gniotę już oszklenie wiatrochronu, mam przez chwilę wrażenie, że szyba nie wytrzyma nacisku i pęknie. Uśmiecham się do tej absurdalnej myśli. A strzałka idzie szybciej, mija ukośne, zielone kreski. Osiąga zero!

Prawidłowo, doskonale! Korkociąg już nam nie grozi. Oddaliłem niebezpieczeństwo na tyle, by działać już zupełnie spokojnie. Moge zastanowić się, więc jestem pewien powrotu na lotnisko. Ale najpierw sztuczny horyzont. Ten ciągle jest nieposłuszny. Nie wskazuje ani poziomu ani pionu. Stary, niedoskonały typ urządzenia nie wskazuje tylko w pewnych granicach przechyłu. Później przewraca się i oto co się z nim dzieje. Wiem, że muszę przeprowadzić jakąś spekulację myślową, inaczej nie odzyskam orientacji przestrzennej.

Myśl podpowiada busola. Przecież lecę po niewłaściwym kursie. Od mojej pierwotnej trasy odszedłem w prawo o 40 stopni. A więc musiałem pochylić samolot także w prawo. Muszę wrócić na swój kurs. Czyniąc to, likwidując czterdziestostopniową różnicę, doprowadzić powinienem samolot do lotu poziomego.

Oczywiście, oczywiście!

Nagle zrozumiałem skąd ten drugi samolot z lewej strony, niżej. Skoro jesteśmy w głębokim prawym pochyleniu i gdy o tym nie wiemy, nie wiemy także nic o otaczającej nas przestrzeni. Błędnie określałem położenie tamtej maszyny. Leci po wyznaczonej trasie, na wyznaczonej wysokości. To ja, swoją wyobraźnią, która wymknęła mi się spod ścisłej kontroli przechyliłem powierzchnię ziemi i do fałszywego poziomu odnosiłem przedmioty. A teraz jest już w porządku, gdyż na nowo potrafiłem podporządkować się sztucznemu obrazowi świata, który cały mieści się w brązowo-niebieskiej kuli mego centralnego przyrządu pokładowego — sztucznego horyzontu.

Już i kula drgnęła, ożyła, wraca do prawidłowego położenia. Ustalić prędkość nie jest już sprawą trudną.

Wróciła równowaga rozbieganych strzałek — znieruchomiały kolejno, ale już ich bezruch nie był w stanie uśpić mojej czujności. Oddycham swobodniej, ustało drganie nóg.

Znów przypomniałem sobie, że nie jestem sam, że dzielę los ze Staroszem i że on jest zależny od mego działania. Zapragnąłem dowiedzieć się, co dziać sie może z człowiekiem w przedniej kabinie. Wywołałem jego indeks przez telefon wewnętrzny, ale Starosz nie odpowiadał jak zwykle, że słyszy mnie dobrze. Milczał. Ale co myśli? Jak przeżywa naszą przygodę? Czy wespół ze mną rozwiązuje zagadkę przestrzeni, czy też siedzi otępiały i czeka na ostateczny wynik moich starań. A może trzyma nogi na podnóżkach fotela wyrzucanego, gotów do skoku i tylko czeka mego kategorycznego rozkazu? A może być i tak, że głos mój niespokojny, podniecony, w dalszym ciągu szarpie mu nerwy.

Przełknąłem ślinę. No cóż? Wszystko właściwie minęło. Mogę sobie pozwolić na luksus spokoju.

— Trzymaj stery — powiedziałem miękko. — Utrzymuj te warunki?

Znów lot był spokojny. Strzałki stały nieruchome. Znów monotonia lotu w zupełnej ciemności.

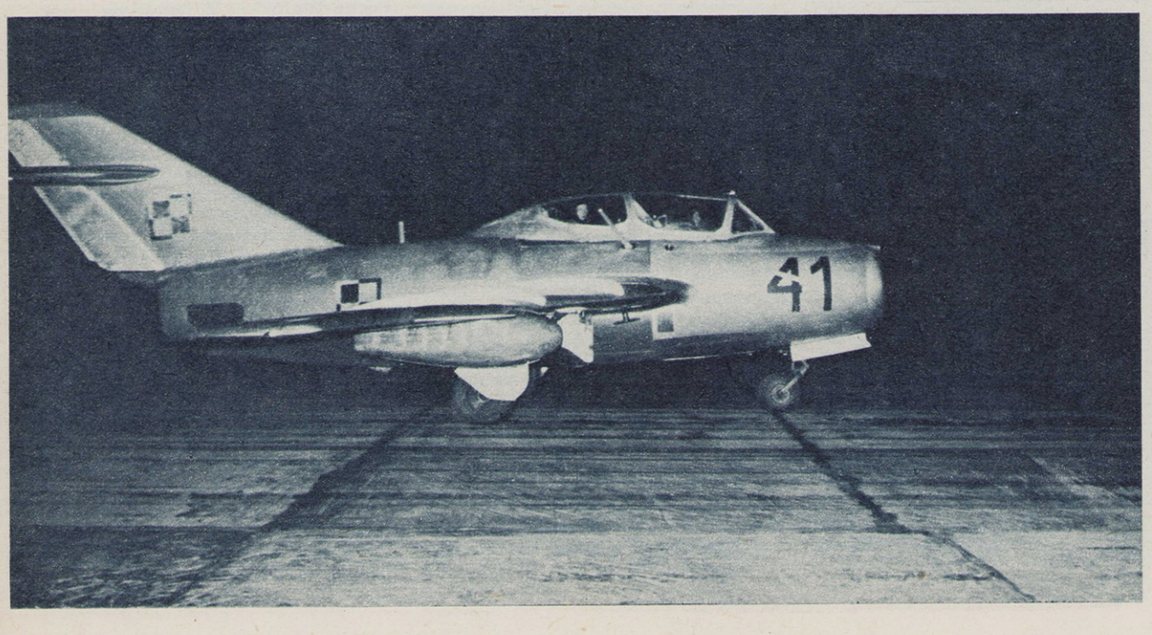
Starosz nie odezwał się ani słowem, lecz poczułem drgnienie drążka.

Ujął stery.

Zwolniłem nacisk ręki, lecz wiedziałem, że muszę być bardzo czujny. Nie spuszczałem oka ze sztucznego horyzontu. A nuż za chwilę zacznie się znów przechylać? I nie myliłem się, Starosz jeszcze nie opanował nerwów, jeszcze był pod wpływem świata roztaczajacego się poza kabiną, nie mógł, jak ja, zerwać z nim kontaktu, oderwać wzroku od pięknych, zwodniczych świateł obcych planet. Znów przejąłem stery i nie puszczałem ich aż do radiostacji prowadzącej. Oddałem je dopiero, gdy ziemia zaczęła dawać znaki, gdy radiostacja na przedłużeniu pasa startowego wskazała nieomylny kierunek powrotu.

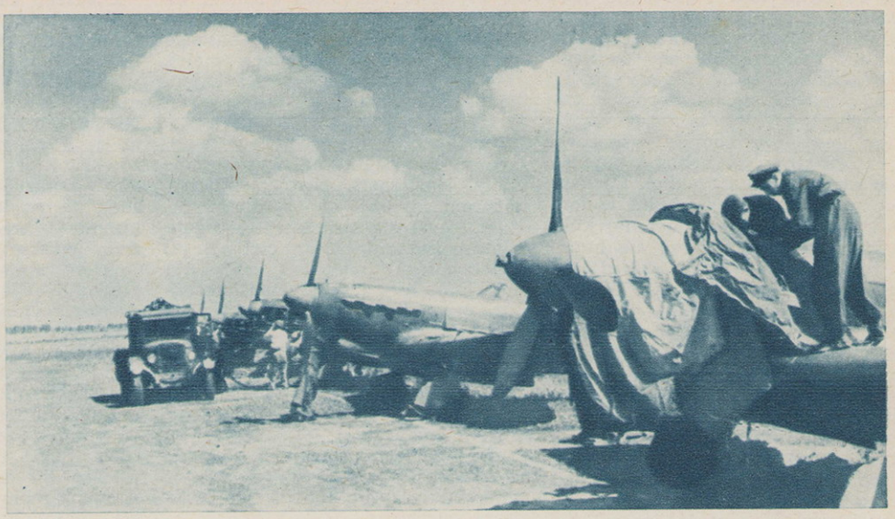
Nasz samolot lądował. Znikły gwiazdy, owe fałszywe światła obcych światów. Ukazały się czerwone lampy na hangarach, tak samo jak przed startem wklejone w czerń nocy. Reflektory białą jasną smugą kłady się na beton naszego lotniska.

Niezmiernie szary, ponury i wilgotny stratus pełzł nad ziemią.



Opracował: B. KAZNOWSKI

W OSŁONIE SZTURMOWCÓW



„Jaki" na lotnisku polowym.

Zdjęcie archiwalne

W drugiej połowie kwietnia 1945 r., w pochmurny i deszczowy dzień, otrzymałem od dowódcy klucza zadanie: osłaniać wraz z nim grupę szturmowców, która będzie bombardować węzeł kolejowy na stacji Writzen. Było to spore miasteczko położone za Odrą. Dowódca zaznaczył, że węzeł kolejowy i całe miasto są silnie strzeżone przez artylerię przeciwlotniczą.

Cztery „Iły" ruszyły do startu. Gdy zatoczyły łuk nad lotniskiem polowym w Berlinku — wzniosła się w powietrze nasza para myśliwców. Las biegł nam naprzeciw. Na jego ciemnym tle widziałem sylwetki naszych szturmowców. Szliśmy w górę na pełnych obrotach, aż wznieśliśmy się wyżej od szyku „Iłów" i zajęliśmy osłonę.

Zanim minęliśmy Odrę, zauważyłem na różnych wysokościach kilka naszych patroli myśliwskich i większe zgrupowania szturmowców. Samolotów wroga nie było widać. Przecięliśmy szosę i tor kolejowy łączący Kostrzyń ze Szczecinem i wyszliśmy nad wysoki brzeg Odry. Chmury pełzły leniwie na wysokości dwóch tysięcy metrów, poprzedzielane jasnymi prześwitami błękitu nieba.

Nagle spod takiej lśniącej chmurki wyskoczyły dwa czarne punkty. Wytężyłem wzrok, lecz w pierwszej chwili nie mogłem rozpoznać jakiego typu były te samoloty, nasze czy wroga? Ale bystry wzrok dowódcy klucza por. Łobeckiego nie zawiódł. — Uwaga z lewej dwa „Me-109" — usłyszałem w słuchawkach!

Widziałem je wyraźnie — leciały wprost ku nam; znajdowały się na wysokości Ozdowic. Zapewne jeszcze nie zauważyły ani szturmowców, ani nas, gdyż nie zmieniając kursu leciały naprzeciwko, nieco wyżej szyku naszego czoła. W pewnej chwili para samolotów wykonała gwałtowny manewr i schowała się szybko za chmury. Leciałem dalej nie spuszczając wzroku z miejsca, gdzie skryły się samoloty wroga. Nagle usłyszałem przez radio ponownie głos dowódcy klucza: „Uważaj! Druga para „Me-109" leci dołem!". Przeniosłem wzrok w dół i zauważyłem dwa samoloty idące lotem koszącym, wzdłuż rzeki od strony Starej Rudnicy.

Nietrudno było odgadnąć manewr wroga. Hitlerowskie myśliwce skradają się ku szturmowcom, dobrze widocznym z dołu na tle nieba i są już blisko. Oto już ostrym zakrętem rzuciły się od spodu na dwa „Iły", idące jako ostatnie w szyku.

Leciałem po zewnętrznej stronie, więc mogłem działać szybciej. Obniżyłem lot i otworzyłem ogień z karabinów maszynowych i działka. Pociski przecięły drogę „Messerschmittom". Seria musiała być bliska celu, gdyż oba „Me-109" głębokimi, gwałtownymi zakrętami odeszły nagle w dół. Aż brała chęć, żeby polecieć za nimi, ale naszym zadaniem było dalej osłaniać szturmowce i nie wolno nam było wszczynać walki.

Zaraz za Odrą weszliśmy w silny ogień artylerii. To z Neulewin ostrzeliwały nas działka automatyczne i ciężkie karabiny maszynowe, a węzeł kolejowy Writzen przywitał nas gwałtownymi salwami dział różnych kalibrów. Pociski rwały się nad nami i pod nami, a cała przestrzeń do tysiąca metrów wzwyż i w głąb usiana była szarymi obłokami wybuchów. Do kabin przedostawał się ostry, gryzący dym.

Czasem pociski wybuchały tak blisko, że samolotem rzucało w górę i w dół. Przez szybkę kabiny widać było całe snopy świecących iskier; tworzyły one w ciągu paru sekund zaporę trudną do przebycia. Tak dolecieliśmy do szosy, która prowadzi do Eberswalde. To szturmowce zakrętem przeszły do szyku bojowego, by znad Schluzendorfu uderzyć na zapełnioną pociągami stację.

Nasze myśliwce krążyły nieco wyżej, prowadząc obserwację gotowe były w każdej chwili odeprzeć ewentualny atak z powietrza.

W powietrzu niepodzielnie panowały szturmowce. Nie na próżno hitlerowcy nazywali je „czarną śmiercią".

Ciężkie maszyny jedna za drugą nurkowały w dół mierząc w sam środek torów kolejowych. Po wagonach, po dachach budynków, po placu przed dworcem biły długie serie ich działek i pocisków rakietowych. Widzieliśmy jak z wagonów towarowych uciekają przerażeni faszyści i jak ze środka torów tryskają jeden po drugim wysokie słupy dymu i ziemi. Rozbite wagony stawały dęba, jakieś składy paliły się wielkim płomieniem wśród wysokich słupów dymu. Podziurawione pociskami parowozy buchały parą na wszystkie strony. Przyglądaliśmy się z góry „fachowej" robocie kolegów - szturmowców. Wynik nalotu nie pozostawiał żadnych wątpliwości. Zadanie bojowe było dobrze wykonane.

płk pil.
M. PODGORSKI

JAKI MIAŁY PRZEWAGĘ

Jerzy Czownicki.
Zdjęcie z okresu wojny

ROK naszej nauki minął prędko. Staliśmy się kompletnym, gotowym do działań bojowych pułkiem w sierpniu 1944 roku. Polecieliśmy na front pod Warszawę.

23 sierpnia — to data pierwszego startu do działań bojowych. Odtąd latališmy codziennie. Osłanialiśmy wojska w rejonie Warki i Warszawy, ubezpieczaliśmy szturmowce, prowadziliśmy rozpoznanie.

Mój pierwszy lot bojowy wykonałem z kpt. Olegiem Matwiejewem. Byłem wtedy bardzo zaabsorbowany zadaniem, manewrem prowadzącego, obserwacją powietrza, że nie zwróciłem uwagi nawet na pociski, którymi nas hitlerowcy solidnie raczyli.

W późniejszych lotach dobrze widziałem czerwone pociski, ale faszyści strzelali niecelnie. W ogniu tym po raz pierwszy znalazłem się w styczniu 1945 roku nad Warszawą, nad którą wykonywałem lot patrolowy z kpt. Bojowem. Z zachodu nadlatywał na wysokości około 7000 m niemiecki samolot rozpoznawczy „Heinkel-111". Miałem wówczas okazję przekonać się jeszcze raz o doskonałości „Jaków".

Mój dowódca naprowadzony przez radiostację naziemną z miejsca poszedł na spotkanie. Przed nami wyżej rósł ciągle czarny punkt nabierając szybko kształtu „Heinkla".

W pewnym momencie hitlerowski pilot widocznie nas zauważył i zdecydował się, wykorzystując malejącą z sekundy na sekundę przewagę w wysokości, zawrócić — unikając walki. Przechodząc do pościgu zameldowaliśmy o tym dowódcy. Na rozkaz z ziemi wróciliśmy znowu do strefy patrolowania.

Również w spotkaniach z myśliwcami wroga nasze „Jaki" wykazywały zdecydowaną przewagę.

„Na takich samolotach nietrudno wygrać walkę" — powiedział mój dowódca kpt. Bojow po dokonanym zestrzale w rejonie Writzen.

Ubezpieczaliśmy wówczas „Iły", które działały na artylerię w tym rejonie. Na wysokości około 1 500 m były cumulusy, na które oczywiście często spoglądaliśmy. I nie na darmo, gdyż wkrótce wyskoczyła z nich czwórka „Focke-Wulfów", prosto na nasze „Iły". Kpt. Bojow natychmiast przeciął im drogę. Faszyści przekonawszy się, że są zauważeni, przerwali atak i na dużej prędkości przeszli „na górkę".

Odległość początkowo była duża i wskutek większej prędkości „Focke-Wulfów" rosła coraz bardziej. Po chwili jednak samoloty przeciwnika raczyły nam „przemknąć" w celownikach.

Widać było, że tracą prędkość, podczas gdy my szliśmy ciągle w górę. Nareszcie odległość była dobra. Daliśmy ognia. Kpt. Bojow zestrzelił w tym spotkaniu jednego „Focke-Wulfa". Widzieliśmy jak spadał.

Potrafiliśmy wykorzystać przewagę naszych „Jaków" w manewrze i każdorazowo uzyskać panowanie w wysokości, które dawało nam swobodę działania.

Zaufanie do sprzętu, jaki posiadaliśmy, było wynikiem trzech czynników: po pierwsze — samoloty nasze, dzieło socjalistycznego przemysłu radzieckiego i radzieckiej myśli konstruktorskiej, były konstrukcyjnie doskonałe, po drugie — było w tym dużo zasług naszych mechaników, którzy z pełnym oddaniem pracowali przy sprzęcie, byli jego duszą, byli sercem maszyny i po trzecie — staraliśmy się zawsze wykorzystać do końca i bez reszty olbrzymie możliwości i zalety naszych samolotów, na których walczyli i zwyciężali wrogów piloci naszego bratniego lotnictwa radzieckiego.

płk dypl. pil. J. CZOWNICKI

KOSMONAUTKA

BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO WALENTYNA TIERIESZKOWA, PILOT KOSMONAUTA ZSRR 4)

Tuż przed wejściem do statku spoglądam jeszcze raz na ludzi, kiwam ciężką, odzianą w ubiór kosmiczny, ręką.

Właz zamknął się bezszelestnie, oddzielając mnie od świata zewnętrznego. Słyszę spokojny głos ze stanowiska dowodzenia. Interesują się moim samopoczuciem. Odpowiadam: wszystko w porządku. Tam śmieją się: my czujemy się gorzej. Gorąco. I do tego zostajemy na ziemi.

W południe ogłoszono trzydziestominutową gotowość. A potem padła tak długo oczekiwana komenda:

— Start!

Moja cudo-maszyna ożyła, przemówiła gromowładnym głosem. Korpus statku zaczął drżeć. Znam to z treningów na stanowisku wibracyjnym. Rakieta, jak gdyby niechętnie, opuszcza stalowe rusztowania. Czuję, że Ziemia ucieka w dół.

— Poszła!

błyszczały światła miast i osiedli. Pozwalały one odróżnić nawet kontury ulic i dużych placów.

Szczególnie jednak cudowna jest błękitna planeta o świcie. Nie przypadkiem właśnie o tej porze śpiewaliśmy z Walerym piosenki. Ziemia, kolebka ludzkości, wypływając gdzieś z ciemności, jak gdyby rodziła się na naszych oczach. A chwilami w dole płynęły chmury — takie bliskie, ziemskie.

★

Dzień i noc za iluminatorem płynęły kontynenty i kontury wysp. Obserwowałam dokładnie wszystko co działo się wokół mnie i notowałam w dzienniku pokładowym. Zgodnie z programem uprawiałam gimnastykę, prowadziłam samokontrolę stanu fizjologicznego, śledziłam wskazania przyrządów i przekazywałam wszystkie spostrzeżenia na Ziemię. Spożywałam posiłki, spałam. Kiedyś nawet trochę „przeholowałam". Usnęłam tak mocno, że „Zorza" musiała mnie budzić. Było mi bardzo nieprzyjemnie. Melduję, że program badań został nieco naruszony. Przepraszam. Przyrzekam poprawę.

— Nic nie szkodzi — odpowiada „Zorza".

Łączność doskonała. Głosy z Ziemi i lecącego ze mną Walerego słychać, jakby to było gdzieś zupełnie blisko. Gdy tylko rozpoczęłam z „Wostokiem-5" lot zespołowy, natychmiast zameldowaliśmy o tym Komitetowi Centralnemu. W odpowiedzi otrzymaliśmy bardzo serdeczny radiogram N. S. Chruszczowa.

Podczas jednego z pierwszych okrążeń usłyszałam głos Nikity Siergiejewicza:

— Słyszę was bardzo dobrze. Nazywają was „Czajką". Pozwólcie mnie nazywać was po prostu Walą. Walentyną. Cieszę się i po ojcowsku dumny jestem, że nasza dziewczyna, dziewczyna z Kraju Rad pierwsza w świecie znajduje się w Kosmosie, włada najdoskonalszą techniką.

Z trudem dobieram słowa odpowiedzi:

— Drogi Nikito Siergiejewiczu! Jestem do głębi wzruszona Waszą troską o mnie. Bardzo, bardzo dziękuję za serdeczne słowa, za ojcowską opiekę.

W pierwszym dniu lotu otrzymałam też pozdrowienia od przyjaciół kosmonautów. Depesza od Popowicza, na przykład, była jakoś dziwnie bliska, swojska: „Droga Walu"! Gratuluję ci serdecznie z okazji pierwszego lotu. Mamy już teraz kosmiczną siostrę. Życzę ci pomyślnego lądowania. Wszyscy twoi koledzy ślą ci moc gorących uścisków. Jesteśmy dumni z ciebie. Do zobaczenia na Ziemi".

I oto niezapomniane chwile. Przelatuję nad Wołgą, nad ukochanym Jarosławlem. Z takiej wysokości nie można, oczywiście, zobaczyć szczegółów. Ale gdy tylko chmury rozeszły się i dostrzegłam wstęgę rzeki, w wyobraźni przedstawiłam już sobie spoglądające w wodę domy jarosławskie i nasze Maslennikowo, i tonący w zieleni czeremchy dom i uratowaną przez ojca brzozę. Proszę Ziemię, by powiadomiono mamę, iż czuję się dobrze i żeby była spokojna o mnie.

Potem, już po zakończeniu lotu, pytano mnie nie raz, jakie mam najmilsze wspomnienie z Kosmosu? Odpowiadałam stale, że najmilej wspominam te chwile, gdy mogłam ręcznie pilotować statek. Nie chciało się wprost wierzyć, że taka wspaniała maszyna może być posłuszna moim kobiecym rękom.

I znów myśli kierują się ku ludziom, którzy zbudowali mój statek. Stanowisko dowodzenia interesuje się moim samopoczuciem. Czuję się doskonale! Na pokładzie wszystko w porządku. Życzą mi szczęśliwego finiszu. Przypominają, że jutro kończy się moja podróż kosmiczna.

I oto słyszę głos naszego uroczego kierownika lotów: otrzymałam rozkaz lądowania. Przed chwilą jeszcze nadałam drogą radiową ostatnie spostrzeżenia. Mogliśmy, oczywiście, znacznie dłużej latać. Mieliśmy bowiem dostateczny zapas wody, produktów żywnościowych, a najważniejsze — sił i energii. Ale program lotu został już wyczerpany i trzeba było wracać.

Wzruszająco brzmią pożegnalne słowa Walerego:

— Szczęśliwego lądowania, Walu! Do zobaczenia na Ziemi.

Zaczęłam się zniżać. Walery jak gdyby „osłaniał" mnie. Później dopiero powiedziano mi, że bardzo niepokoił się o mnie. Wciąż bowiem pytał, co słychać z „Czajką"? Nie o siebie się martwił, lecz o mnie. Wspaniały człowiek!

Urządzenia hamujące mego statku powodowały zmniejszenie prędkości. „Wostok-6" wracał z Kosmosu w przestrzeń powietrzną. Wokół statku buszuje płomień. Ale w kabinie przytulnie. Ani za gorąco, ani za zimno. Temperatura jak na zamówienie. W Kosmosie były momenty kiedy sami regulowaliśmy ją. Obecnie również „sprawuję władzę" nad nią.

Tylko przeciążenie coraz mocniej daje się we znaki. Niewidzialna siła jakoś dziwnie ściąga twarz, powieki stają się coraz cięższe. Trzeba napiąć mięśnie, nerwy i przeciwstawić się sile żywiołu.

★

Zgasł płomień. Ziemia już blisko. Wracam z moim statkiem do swoich. Jeszcze chwila i dotknę nogami Ziemi. Lądуję na szerokiej, usianej różnobarwnym kwieciem, polanie. Opodal, na łagodnym wzgórzu, majaczy kępka młodych brzóz. Odniosłam wrażenie, że jakby przyszły tu spod Jarosławla i zatrzymały się, aby powitać mnie, wracającą z dalekiej podróży.

Ludzie biegną do mnie, ściskają, całują. A ja nie posiadam się z radości. Chciałam wszystkich przygarnąć do siebie, przytulić do serca. I chyba po raz pierwszy w życiu tak bardzo tęskniłam do ludzi, do swojej matki — Ziemi.

Uczucia te bez przerwy towarzyszyły mi w tych pamiętnych dniach. I wtedy, gdy w polu objęła mnie nieznana staruszka, nazywając córką, i gdy gościnni mieszkańcy stepu częstowali ziemniakami, cebulą i żytnim chlebem, i na spotkaniu z pracownikami biura konstrukcyjnego, którzy wręczyli mi legitymację przodownika pracy komunistycznej, i gdy wspólnie z N. S. Chruszczowem weszłam na trybuny Mauzoleum.

To było moje ponowne spotkanie z Placem Czerwonym. Słucham przemówienia Nikity Siergiejewicza i mego przyjaciela Walerego Bykowskiego, patrzę na falujące tłumy i myślę: jak mam się wam odwdzięczyć, moi najdrożsi, kochani ludzie. Chyba tylko służeniem Ojczyźnie tak — jak nakazał Iljicz!

Mnie i Waleremu wręczono wiele upominków. Ale najdroższy z nich — to życiorys Lenina ofiarowany przez Instytut Marksizmu-Leninizmu. Tam, w tej książce jest już mowa o wiośnie ery kosmicznej.

Gdy wraz z Nikitą Siergiejewiczem i pozostałymi kosmonautami stałam na trybunie Mauzoleum, dostrzegłam nagle, w morzu głów, moich dobrych znajomych, którzy uczestniczyli w budowie naszych statków kosmicznych. Skromni, niczym nie wyróżniający się ludzie, zagubieni w tłumie, kiwali nam rękami. A my zapomnieliśmy o wszystkim na świecie i pozdrawialiśmy ich jako pierwszych bohaterów naszych wielkich czasów. Wspólnie z nami, kosmonautami, wpisali oni bowiem jeszcze jedną, wspaniałą kartę do bohaterskiej kroniki naszej Ojczyzny.

KONIEC

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

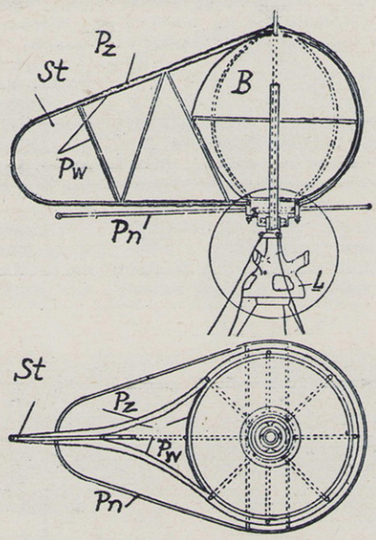
BALONOWE OŚWIETLENIE TERENU

Zygmunt Plutecki z Goczałkowice—Zdroju uzyskał patent polski na balonowe oświetlenie terenu (robót na budowie). Dotychczas do oświetlania dużych terenów na budowach stosowano lampy żarowe, zawieszone na stałej słupowej linii napowietrznej co było bardzo kosztowne, pracochłonne i wymagało kosztownego utrzymania.

Te niedomagania usuwa zastosowanie balonu na uwięzi utrzymywanego siłą gazu nośnego lub rozrzedzonego powietrza, podgrzanego ciepłem łuku elektrycznego wysoko intensywnej lampy łukowej dającej światło o bardzo wysokiej jaskrawości i o barwie zbliżonej do barwy światła dziennego.

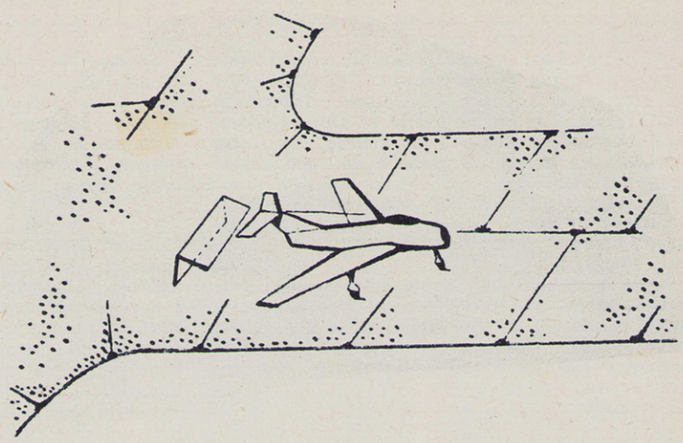
Balon-latarnia jest utrzymywany na uwięzi za pomocą trzech linek odgromnikowych (l) oraz ogumowanych kabli elektrycznych (k) łączących balon z trzema miejscami obsługi (m) ustalonymi poza właściwym terenem oświetlanym. Miejsca te są wyposażone w przyczepy samochodowe z nawojowymi bębnami kablowymi, platformy z bębnami nawojowymi linek odgromnikowych i telefony, łączące poszczególne miejsca obsługi. Jedno z miejsc obsługi (główne) posiada ponadto elektrownię polową.

Balon-latarnia składa się z balonu właściwego (B) ze startem (St), płaszczyzny nośnej (Pn) oraz latarni (L). Na szkielecie balonu jest rozpięta powłoka zewnętrzna (Pz) i wewnętrzna



(Pw) uodporniona dla wysokich temperatur. Do balonu jest przymocowana przegubowo latarnia (L) w taki sposób, że jest umożliwiony obrót tej latarni. Podajniki elektrod napędzane silnikami elektrycznymi i regulowane samoczynnymi przekaźnikami termicznymi zapewniają ciągłość łuku lampy łukowej.

Zastosowanie tego rodzaju oświetlenia zapewnia równomierne oświetlenie (zenitalne) ogromnego terenu budowy, na przykład robót na rzekach, zaporach, stadionach itp.

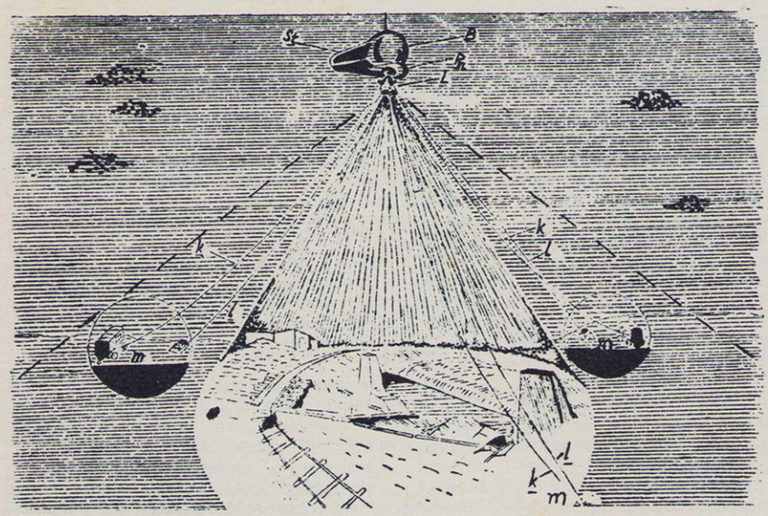


OSŁONA PASA STARTOWEGO

Eugeniusz Strug i Witold Makulski z Warszawy otrzymali patent polski na osłonę dla nawierzchni betonowej lotniska. Chodzi o to, że przy rozruchu w miejscu oraz podczas startu samolotu odrzutowego na skutek niszczącego działania wysokiej temperatury gazów spalinowych wychodzących z dyszy silnika występują bardzo często uszkodzenia betonowej nawierzchni pasa startowego lub miejsca postojowego na lotnisku. Osłona według omawianego patentu znajduje zastosowanie jako ochrona nawierzchni betonowej lotniska. Osłona żelbetowa jest wykonana jako płytowy o wysokości 1,00 m i długości 2,00 m i posiada nachylenie bocznych płaszczyzn w granicach 20° — 50° do poziomu. Kształt został dobrany w ten sposób, aby osłona posiadała dobrą stateczność, stawiała jednocześnie jak najmniejszy opór i za pomocą odbicia gorącego strumienia gazów spalinowych o skośnie ustawioną płaszczyznę skierowywała go ku górze.

Osłona posiada zbrojenie wykonane ze zwykłej stali, na którym jest otulina o łącznej grubości 4 cm. Tworzywem jest beton żaroodporny przy zastosowaniu aglomerowanego żużla paleniskowego.

Osłona taka posiada ciężar około 825 kG i może być ustawiana za pomocą samojezdnego dźwigu bezpośrednio za wylotem silnika odrzutowego w odległości około 3,00 m.



POLSKI SAMOLOT UNIWERSALNY PZL-104 „WILGA-2"

Już w 1964 r. wejdzie do produkcji seryjnej nowy samolot WSK-Okęcie PZL-104 „Wilga-2". W dniu 5 sierpnia br. prototyp tego samolotu odbył pomyślnie swój pierwszy lot. „Wilga-2" jest ulepszoną wersją „Wilgi-1". Zasadnicze poprawki w porównaniu ze swą poprzedniczką szły w kierunku zmniejszenia ciężaru, poprawienia aerodynamiki oraz poprawienia widoczności. Wynikiem tego jest m. in. zmniejszenie ciężaru o 170—190 kG (w zależności od wersji) oraz oszklenie tylnej, przechodzącej w kadłub, części kabiny.

„Wilga-2" jest dziełem zespołu konstruktorów pod kierownictwem mgr. inż. Bronisława Żurakowskiego. Silnik skonstruował natomiast doc. Wiktor Narkiewicz.

PZL-104 „Wilga-2" jest czteromiejscowym, jednosilnikowym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Samolot spełnia wymagania angielskich przepisów BCAR, sekcja D, kategoria N, a wersja rolnicza również wymagania amerykańskich przepisów CAR — część 8.

Kabina samolotu „Wilga-2" mieści pilota i trzech pasażerów lub odpowiedni ładunek w zależności od wersji. Wszystkie z tych wersji wyposażone są w pełny komplet przyrządów pokładowych do lotów bez widoczności oraz UKF radiostację nadawczo-odbiorczą. Drzwi z obu stron kadłuba o wymiarach 1,5×1 m.

Wersja aeroklubowa — holowanie szybowców (wznoszenie 3,5—4,5 m/sek), wyrzucanie skoczków spadochronowych (3 skoczków) — wyposażona jest w stopień do skoków spadochronowych, oraz zaczep szybowcowy z elektryczną zwijarką liny holowniczej. **Wersja sanitarna** — zabiera chorego na noszach oraz lekarza i jest wyposażona w aspirator 0,5 atm, instalację tlenową, aparat do transfuzji krwi i podręczną apteczkę. **Wersja rolnicza** — wyposażona jest w urządzenia do opylania, rozsiewania nawozów sztucznych, opryskiwania cieczami wodnymi i oleistymi. Posiada zbiornik o pojemności 500 l, wykonany z materiałów odpornych na korozję. **Wersja transportowa** — pojemność komory bagażowej 1,5 m³, podłoga 1,5 m². **Wersja łącznikowo-pasażerska** — 3 pasażerów (oprócz pilota). Ponadto istnieje możliwość wykorzystania samolotu do celów fotogrametrii oraz geofizyki.

CHARAKTERYSTYKA PŁATOWCA: Skrzydła — wolnonośny górnopłat, konstrukcji metalowej, jednodźwigarowej z kesonem noskowym. Stałe skrzele na całej rozpiętości skrzydła. Całkowicie metalowe, szczelinowe, lotki wyważone masowo, wychylają się razem z klapami przy lądowaniu. Klapy szczelinowe. Profil skrzydła NACA-2415, wydłużenie — 8, pow. skrzydeł — 15,5 m². **Kadłub** — konstrukcja metalowa. Tył kadłuba w postaci skorupowego stożka ze żłobkowym pokryciem. Podłoga kabiny konstrukcji przekładkowej z papierowym wypełniaczem ulowym. **Usterzenie** — konstrukcji metalowej. Stery wysokości i kierunku wyważone masowo i odciążone aerodynamicznie. Klapka wyważająca na sterze wysokości. Rozpiętość usterzenia — 4 m. **Podwozie** — stałe z kółkiem tylnym. Podwozie główne półwolnonośne z wahaczami posiada amortyzator olejowo-powietrzny. Hamulce powietrzne. Koła główne z oponami niskociśnieniowymi o wymiarach 500×150. Kółko tylne samonastawne o wymiarach 255×110 mm, posiada amortyzator olejowo-powietrzny. Rozstaw kół — 2,12 m.

ZESPÓŁ NAPĘDOWY: Silnik WN-6RB-2, sześciocylindrowy, chłodzony powietrzem, w układzie płaskim, o mocy 185 KM. Śmigło dwułopatowe, drewniane, samonastawne o średnicy 2,65 m. Dwa integralne zbiorniki paliwa w skrzydłach o łącznej pojemności 175 l.

DANE TECHNICZNE: Wymiary — rozpiętość — 11,1 m, długość — 8,0 m, wysokość — 2,7 m. **Ciężary** — ciężar pustego samolotu — 700 kG, max. ład. użyteczny — 450 kG, max. ciężar dopuszczalny — 1150 kG, obciążenie pow. — 74 kG/m², obciążenie mocy — 6,3 kG/KM. **Osiągi** — prędkość max. — 200 km/h, prędkość przelotowa — 170 km/h, prędkość nurkowania — 300 km/h, prędkość przeciągnięcia — 75 km/h, prędkość wznoszenia — 4,5 m/sek, pułap praktyczny — 4000 m, rozbieg — 100 m, dobieg — 110 m, zasięg — 700 km, długotrwałość lotu — 4 h.

(hek)

Prototyp samolotu uniwersalnego polskiej konstrukcji PZL-104 „Wilga-2".

POCZTA LOTNICZA

Wielu naszych młodych Czytelników pisze do nas z prośbą o podanie warunków jakie trzeba spełnić by zostać pilotem zawodowym, o drogę jaką musi przejść młody człowiek od pierwszych zainteresowań lotnictwem do pilotowania nowoczesnych samolotów. Z myślą o tych właśnie Czytelnikach podajemy garść najważniejszych informacji.

W tym celu drodzy Czytelnicy musicie już teraz wejść w kontakt z kołem lotniczym modelarnią lotniczą, lub samym aeroklubem działającym na Waszym terenie. Aerokluby znajdują się w

TWOJA DROGA DO LOTNICTWA

każdym mieście wojewódzkim (oprócz Koszalina) oraz w wielu miastach powiatowych. Aeroklubom podlegają koła lotnicze i modelarnie, które swą działalność prowadzą najczęściej przy szkołach, domach kultury, itp.

Tu zetknięcie się po raz może pierwszy z historią lotnictwa, poznacie różne typy samolotów i ich budowę, meteorologię, aerodynamikę i inne dziedziny lotnicze. Tu będziecie mieć wielkie pole do popisu majsterkując przy budowie modeli latających. Wszystko pod fachową opieką instruktorów.

Jeśli kandydat do lotniczego zawodu pilota nowoczesnych samolotów zdecyduje się na szkolenie praktyczne, musi odpowiadać następującym wymaganiom: wiek 16—18 lat i uczęszczanie do dziewiątej klasy liceum ogólnokształcącego lub trzeciej klasy technikum 5-letniego lub drugiej klasy technikum 4-letniego lub wreszcie pierwszej klasy technikum 3-letniego. Jeśli kandydaci spełniają te warunki a ponadto dobrze się uczą oraz mogą wykazać się dobrą opinią szkoły i organizacji do których należą, powinni złożyć do dnia 1 kwietnia 1964 roku w najbliższym aeroklubie podanie o przyjęcie na praktyczne szkolenie lotnicze. Ci, którzy nie mają ukończonych 18 lat powinni do podania dołączyć zezwolenie rodziców lub prawnych opiekunów na szkolenie w powietrzu.

Aerokluby wysyłają kandydatów na badania lotniczo-lekarskie do Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Pozytywny wynik tych badań (grupa I) pozwala na rozpoczęcie teoretycznego szkolenia. Ci z kandydatów, którzy nie mają najmniejszych kłopotów z nauką w szkole mogą szkolenie praktyczne i na szybowcach rozpocząć jeszcze przed wakacjami metodą dochodzącą (po lekcjach) na aeroklubowym lotnisku (o ile oczywiście mieszkają niezbyt daleko od lotniska). Zdecydowana większość kandydatów szkoli się na obozach skoszarowanych w czasie wakacji i trwających 4 tygodnie. W tym czasie kandydat zdobywa tzw. kat. „B" pilota szybowcowego wyrażającą się średnio 25 lotami samodzielnymi na szybowcach (start za wyciągarką).

Po ponownych badaniach lotniczo-lekarskich, tym razem w Wojskowym Szpitalu Lotniczym w Dęblinie najmłodsi piloci uczęszczają w ciągu roku szkolnego do swej macierzystej szkoły a w wolnych od nauki chwilach mogą trenować i doskonalić swe umiejętności lotnicze, latając na szybowcach w najbliższym aeroklubie.

W czasie ostatnich szkolnych wakacji (kiedy w dniu 1 lipca pozostaje kandydatowi na pilota zaledwie jeden rok nauki do uzyskania świadectwa dojrzałości) kandydat po przeszkoleniu podstawowym może ubiegać się o przyjęcie na obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. W tym celu do dnia 1 kwietnia składa w aeroklubie podanie. Jeśli zostanie zakwalifikowany do dalszego szkolenia lotniczego, to podczas 4-tygodniowego skoszarowanego, wakacyjnego obozu LPW I stopnia uzyskuje nowe uprawnienia pilota szybowcowego, takie jak hol, loty termiczne, akrobacja podstawowa oraz zdobywa pierwsze warunki do srebrnej odznaki szybowcowej.

Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości kandydat do zawodu pilota wojskowego, mając poza sobą szybowcowe szkolenie podstawowe oraz LWP I stopnia, składa podanie z odpowiednimi załącznikami o przyjęcie na LWP II stopnia. Do podania należy dołączyć pisemne zobowiązanie o wstąpieniu do Oficerskiej Szkoły Lotniczej po ukończeniu przeszkolenia w ramach LWP II stopnia. Przedtem jednak komenda WKR lub WKK, której podlega kandydat, skierowuje go na ponowne badania lotniczo-lekarskie, tym razem do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie. Kandydatów na obozy LWP II stopnia kierują wymienione tu komendy wojskowe przez Wydział Szkolenia Podstawowego ZG APRL.

Lotnicze Przysposobienie Wojskowe II stopnia składa się z dwóch etapów. Pierwszy to 45-dniowe szkolenie szybowcowe, w czasie którego kandydaci zdobywają dalsze uprawnienia do II klasy pilota szybowcowego włącznie. Obozy te trwają od 1 lipca do 15 sierpnia.

Druga część szkolenia odbywa się w dniach od 16 sierpnia do 30 listopada w Wojskach Lotniczych. Jest to szkolenie samolotowe, w czasie którego młodzi piloci przerabiają program szkolenia samolotowego.

Pozytywne wyniki tego lotniczego szkolenia są podstawą do starania się o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Ponadto kandydat do OSL zdaje egzaminy z matematyki (pisemny i ustny) i z zagadnień lotniczych (ustny) oraz przechodzi próbę sprawności fizycznej. Ci z kandydatów, którzy na świadectwie maturalnym mają z matematyki ocenę nie niższą niż dobrą zwolnieni są z tego przedmiotu na egzaminie wstępnym w OSL.

Nauka w Oficerskiej Szkole Lotniczej trwa trzy lata i obejmuje szkolenie z zakresu wiedzy ogólnowojskowej, szkolenie specjalne potrzebne do wykonywania lotów (teoria lotu, konstrukcja samolotu, nauka o silniku, nawigacja, itp.) oraz szkolenie praktyczne na samolotach odrzutowych. Ukończenie szkoły daje tytuł oficera zawodowego oraz uprawnienia pilota wojskowego. Absolwent OSL podejmuje pracę w jednej z wojskowych jednostek lotniczych. Oczywiście korzysta też ze wszystkich przywilejów należnych oficerom i pilotom Ludowego Wojska Polskiego.

★

Edward Szafrański — Czarnca, woj. kieleckie, Wincenty Bernat — Rypin, woj. bydgoskie, Antoni Kurasik — Leszno, woj. poznańskie, Stanisław Dora — Olszanka, woj. krakowskie, Józef Półgrabia i Mirosław Sapiejko — Zduńska Wola, woj. łódzkie, Józef Bodziony — Nowy Sącz, woj. krakowskie, Andrzej Kozłowski — Minoga, woj. krakowskie, Franciszek Cedro — Kazimierski, woj. poznańskie. „Nieszczęśliwy Krzysiek" z Podlasia, Edward Czech — Biała Podlaska, woj. lubelskie, Józef Wojtas — Nowy Sącz, woj. krakowskie, Stanisław Gasek — Juszczyn, woj. krakowskie, Joachim Launer — Komprachcice, woj. opolskie, Ilona Krusiec — Zakopane, woj. krakowskie, Czesław Książek — Staniatki, woj. krakowskie. Wszyscy wymienieni tu czytelnicy piszą do nas w sprawie udzielenia im informacji o szkoleniu lotniczym (od początków do lotnictwa wojskowego), o wszelakiego rodzaju szkołach lotniczych, o lotniczych szkołach oficerskich i podoficerskich, wreszcie o modelarniach i kołach lotniczych.

Przypominamy, że w artykule tym podamy między innymi warunki jakim powinien odpowiadać kandydat na szkolenie podstawowe, LPW I-go i II-go stopnia oraz do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, a także warunki przyjęć do Technicznej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej, Oficerskiej Szkoły Artylerii Przeciwlotniczej, Wojskowej Akademii Technicznej, jak również wielu lotniczych szkół cywilnych takich jak Technikum Silników Lotniczych, Technikum Mechaniczno-Elektryczne (po ukończeniu którego można pracować w lotnictwie), Politechnika Warszawska (Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa).

Odsyłamy więc wszystkich tu wymienionych naszych Czytelników oraz wszystkich zainteresowanych szkoleniem i nauką lotniczego zawodu i zachęcamy do przeczytania numeru 35 „Skrzydlatej Polski" z dnia 1 września 1963 roku.

KSIĄŻKI O 1 PLM „WARSZAWA"

DZISIAJ, gdyby młodemu pilotowi sportowemu powiedzieć, iż o 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" ukazały się trzy książki, to po zastanowieniu się nie tylko by zaprzeczył, ale po chwili dodał, że przypomina sobie tylko jedną pozycję. Jedną, to znaczy książkę Janusza Meissnera pt. „Warszawa — Kurs na Berlin".

A przecież pierwszą pozycją w tej dziedzinie i to już w 1947 roku była książka Kazimierza Goździewskiego „Na kursie 270°". Książka, co prawda objętościowo niewielka, bo licząca 64 strony druku, a zawierająca interesujący zbiór opowiadań lotniczych o walkach 1 PLM „Warszawa". Opowiadania te podane prostymi, żołnierskimi słowami, nie tylko zbliżają nas do okresu formowania i walk „Warszawy", ale zachęcają do czytania. W ten sposób cofamy się myślą do 1943 r., na lotnisko Grigoriewskoje, by wraz z ochotnikami polskiego lotnictwa wojskowego, uczniami-pilotami, przejść trudy i radości szkolenia. Przeżywamy ich pierwszy lot do kraju, towarzyszymy im w walkach nad Wisłą, Kołobrzegiem i nad Berlinem. Autentyczne postacie bohaterów autor rysuje wyraźnie i plastycznie odtwarzając wiernie atmosferę życia frontowego.

Drugą książką była wspomniana już na wstępie „Warszawa — Kurs na Berlin". Wraz z drugim wydaniem, które ukazało się w br. jej łączny nakład osiągnął 30 000 egzemplarzy.

Janusz Meissner, którego książki są czytane nie tylko w kraju, ale również poza jego granicami, przebywał w 1947 r. na lotnisku polowym. Tam w bezpośrednich rozmowach z uczestnikami walk, zebrał ciekawe materiały, z których powstała książka o lotniczym pułku „Warszawa". Książka to, podobnie jak i Goździewskiego, składa się z opowiadań.

Na wstępie autor zapoznaje nas z rysem historycznym, po czym przenosi w wir walki pułku. Przedstawia nam dowódcę oraz poszczególnych pilotów myśliwskich w ich niełatwych zadaniach bojowych. Jednym słowem, znany pisarz lotniczy opowiada o prostym życiu frontowym, o walce i bohaterstwie ludzi, którzy spełniali swój obywatelski obowiązek wobec ojczyzny.

Książka Meissnera o 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", to pierwsza z cyklu opowieści o wysiłku zbrojnym i bohaterstwie żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego.

Trzecią i ostatnią książką o 1 PLM „Warszawa", to praca Jerzego Koniecznego pt. „Na zwycięskim szlaku". Książka Koniecznego — wówczas młodego dziennikarza, a od wielu lat publicysty lotniczego i jednocześnie redaktora naczelnego „Skrzydlatej Polski", stanowi szkic dziejów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Szkic tym ciekawszy i oryginalny, bo opracowany dokładnie w oparciu o bezpośrednie relacje pilotów pułku jak również o materiały archiwalne.

W ten sposób napisana książka stała się cennym dokumentem o „Warszawie". Dzięki lekkiej, przystępnej formie, prostym i zwięzłym zdaniom, książka staje się bliska nawet dla osób nie znających i nie interesujących się lotnictwem. Jej ciągła aktualność — mimo iż wydana trzynaście lat temu — mogłaby nadal spełniać wychowawczą rolę, gdyby Wydawnictwo MON zainteresowało się jej wznowieniem. W przeciwieństwie do dwóch poprzednich, książka Jerzego Koniecznego „Na zwycięskim szlaku" jest szkicem i zarazem kroniką 1 PLM „Warszawa".

Ponadto książka Medarda Koniecznego i Kazimierza Sławińskiego pt. „Jaki startują o świcie" wydanej w 1962 r. przez Wydawnictwo MON zawiera pewną część poświęconą pułkowi „Warszawa".

A więc 1 PLM „Warszawa" doczekał się już trzech książek. Należy sądzić, że jej dzieje nie zakończą się na trzech wydanych książkach. Bo przecież od 1945 r. do dnia dzisiejszego minęło już 18 lat. A te osiemnaście lat, to również długa i interesująca historia 1 PLM „Warszawa". Również i ten okres czeka na opracowanie. (m)

★

(Kazimierz Goździewski — **„Na kursie 270"**. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa", Warszawa 1947 r., str. 64, cena 80 zł (wyczerpane).

Janusz Meissner — **„Warszawa — kurs na Berlin"**. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa", Warszawa 1948, str. 162, cena 200 zł (wydanie I — wyczerpane).

Jerzy Konieczny — **„Na zwycięskim szlaku"**. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa", Warszawa 1950, str. 96 cena 2 zł 70 gr (wyczerpane).

Janusz Meissner — **„Warszawa — kurs na Berlin"**. Wydawnictwo MON, Warszawa 1963, str. 198, cena 14 zł (wydanie II).

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

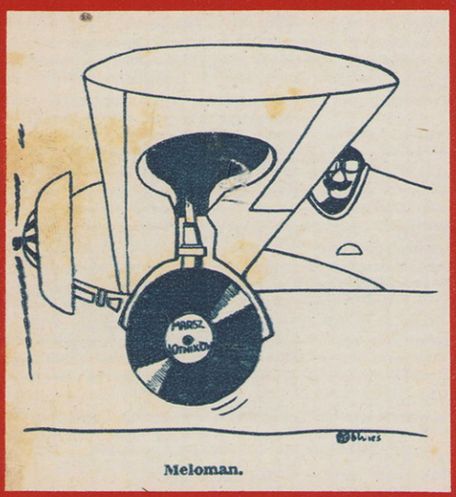
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

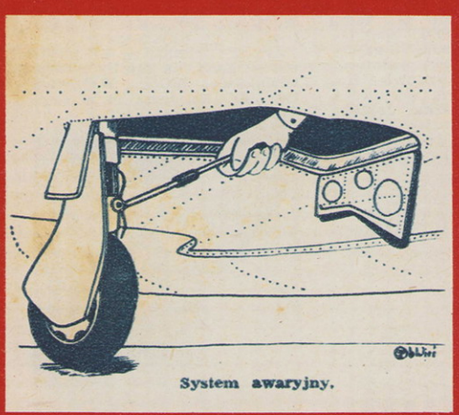
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 16. VIII. 1963 r. Zam. 5658 L-73.

NOTATNIK LOTNICZY

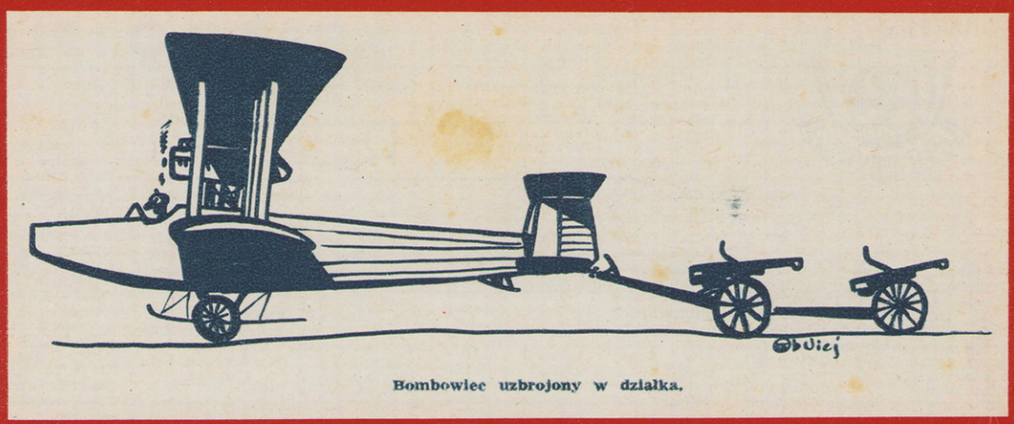
WIESŁAWA FUGLEWICZA



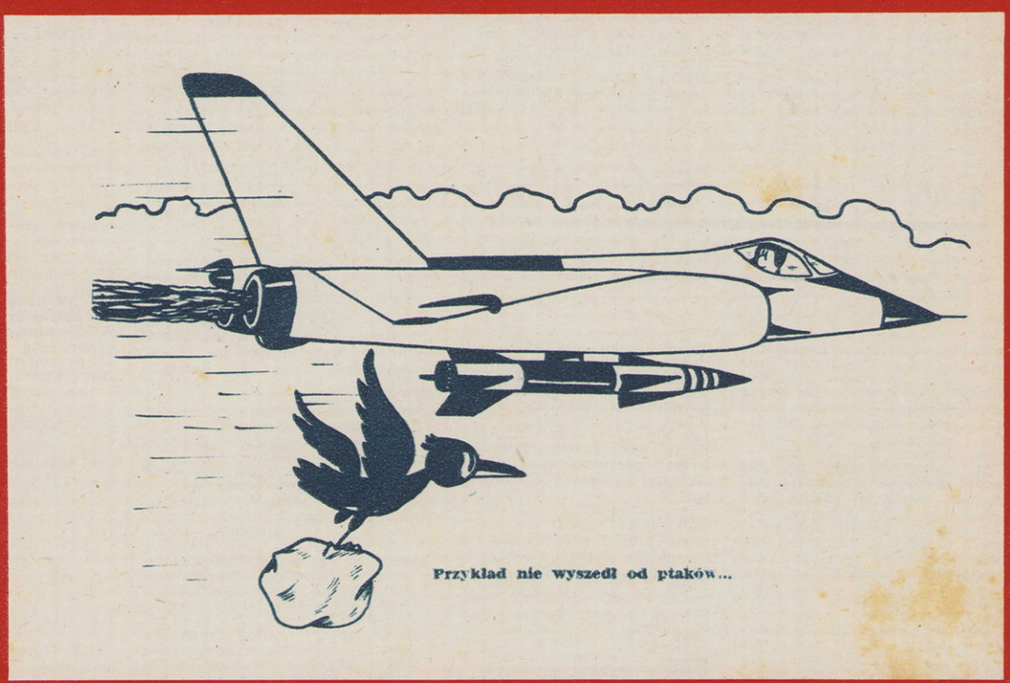
Melоman.



System awaryjny.

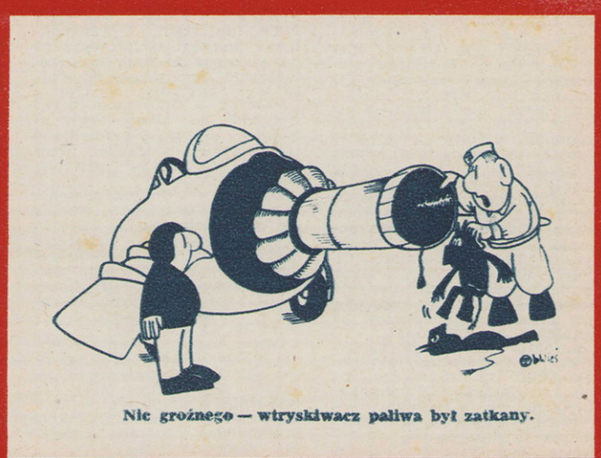


Bombowiec uzbrojony w działka.

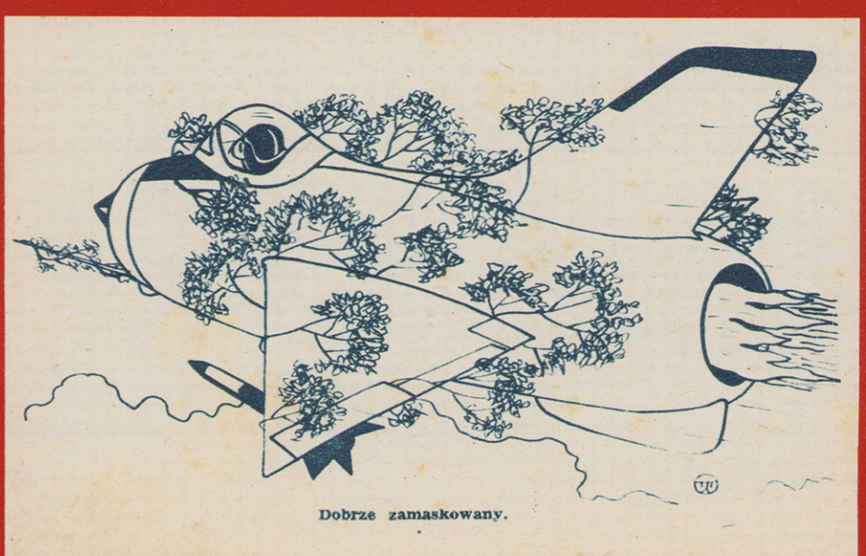


Przykład nie wyszedł od ptaków...

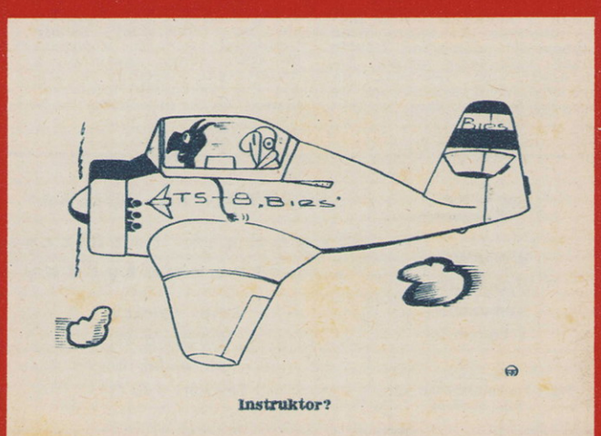
Pilny meldunek od tylnego strzelca.



Nic groźnego — wtryskiwacz paliwa był zatkany.



Dobrze zamaskowany.



Instruktor?